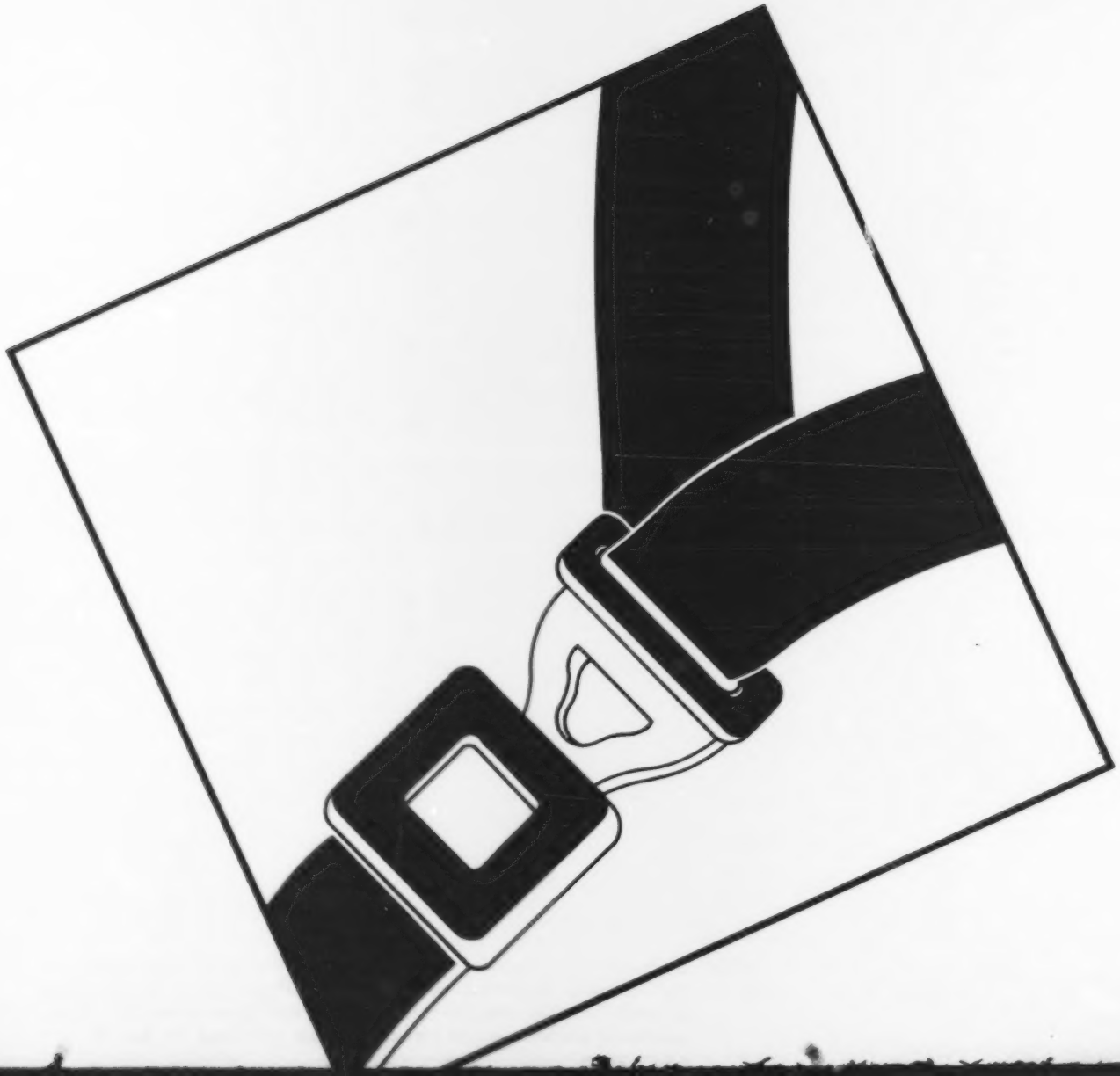
RAPPORT D'ACTIVITÉ 1985

RÉGIE DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC



86-04283/

NOTE: En raison de la modification de l'année financière de la Régie en 1985, les états financiers du présent rapport d'activité ne couvrent qu'une période de dix mois. Toutefois, lorsque c'était possible, nous avons ramené un certain nombre de données sur une période de douze mois pour des fins de comparaison.

Québec, le 31 mai 1986

Monsieur Pierre Lorrain
Président de l'Assemblée nationale
Gouvernement du Québec
QUÉBEC

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport d'activité de la Régie de l'assurance automobile du Québec pour l'exercice financier terminé le 31 décembre 1985.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments distingués.

Le ministre des Transports,
responsable du développement régional,

MARC-YVAN CÔTÉ

Sillery, le 31 mai 1986

Monsieur Marc-Yvan Côté
Ministre des Transports,
responsable du développement régional
700, boulevard Saint-Cyrille Est
29e étage
QUÉBEC

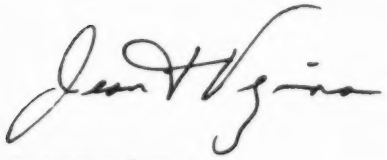
Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous présenter le rapport d'activité de la Régie de l'assurance automobile du Québec pour l'exercice financier se terminant le 31 décembre 1985.

Ce rapport a été préparé conformément aux dispositions de l'article 19 de la Loi constituant la Régie de l'assurance automobile du Québec et de l'article 140 de la Loi sur l'assurance automobile du Québec.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma haute considération.

Le président-directeur général
de la Régie de l'assurance
automobile du Québec.



JEAN-P. VÉZINA

TABLE DES MATIÈRES

MESSAGE DU PRÉSIDENT 9

CONSEIL D'ADMINISTRATION 13

COMITÉ DE DIRECTION 13

LA RÉGIE 15

ORGANIGRAMME 16

LE RÉGIME D'ASSURANCE AUTOMOBILE 18

- L'indemnisation des dommages corporels 18
- L'indemnisation des dommages matériels 19
- L'indemnisation complémentaire 19
- Les faits saillants du dernier exercice 20
- L'administration du Régime 21

LA GESTION DU CODE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE 26

- Les faits saillants du dernier exercice 26
- Les usagers de la route 27
- Les véhicules routiers 30

LA PROMOTION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE 35

- Les faits saillants du dernier exercice 35
- La diffusion des connaissances sur les accidents de la route 35
- L'éducation des usagers de la route et la promotion de la sécurité routière 36
- La concertation des intervenants 37
- La publicité et l'information 38

LE FINANCEMENT 40

- Les principes de la capitalisation intégrale 40
- Les principes de la tarification 40
- Les faits saillants du dernier exercice 40
- Les résultats d'exploitation prévus 41
- Les résultats financiers 42

LES ÉTATS FINANCIERS 49

LES SERVICES EN RÉGION 61

- Les centres administratifs régionaux 61
- Les points de services de réadaptation 61
- Les centres de services immatriculation et permis de conduire 62

LISTE DES TABLEAUX

LE RÉGIME D'ASSURANCE AUTOMOBILE 18

- Répartition cumulative des demandes au 31 décembre 1985 21
- Montants versés par catégorie d'indemnités 22
- Moyenne hebdomadaire des rentes payables 23
- Montants versés pour la réadaptation 24

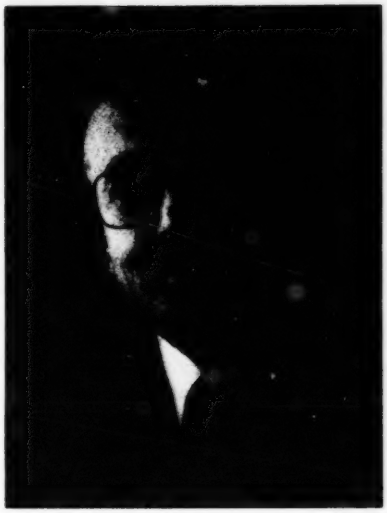
LA GESTION DU CODE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE 26

- Nombre de titulaires par classe de permis 28
- Nombre de révocations du permis de conduire ou de suspensions du droit d'en obtenir un 29
- Nombre de transactions d'immatriculation 31
- Répartition des activités d'immatriculation 31
- Nombre de vérifications mécaniques 33

LE FINANCEMENT 40

- Revenus et dépenses prévus pour l'exercice 1985 41
- Excédent des revenus sur les dépenses 42
- Évolution des diverses sources de financement 43
- Comparaison des revenus estimés et des revenus perçus 44
- Coût des indemnités relatives aux accidents de l'exercice financier 1985 45
- Coût des indemnités des exercices financiers 1985 et 1984-1985 46
- Coût moyen des rentes 47
- Répartition des placements 47
- Taux de rendement moyen selon différentes catégories de placements 47
- Répartition des revenus de placement 47

MESSAGE DU PRÉSIDENT



Le présent exercice financier ne couvre qu'une période de dix mois. Il s'agit en effet d'une année de transition permettant d'amener l'année financière de la Régie sur la base de l'année de calendrier. Rappelons que les contributions d'assurance sont perçues en bonne partie au moment du renouvellement de l'immatriculation des véhicules. Tous les renouvellements s'effectuaient en mars il y a quelques années de sorte qu'il était alors logique de faire coincider le début de l'année financière avec cette entrée de fonds. Avec l'étalement des renouvellements de l'immatriculation, plus aucune raison ne justifiait de maintenir l'année financière du premier mars au dernier jour de février.

L'année de calendrier présente, par ailleurs, plusieurs avantages. Toutes les indemnisations sont revalorisées à compter du premier janvier. Une même année financière ne comportera dorénavant que des montants identiques d'indemnisation. Les fonds de la Régie confiés à la Caisse de dépôt et de placement du Québec sont évalués au 31 décembre de chaque année. Il ne sera donc plus nécessaire, comme c'était le cas les années précédentes, de procéder à une estimation de ces fonds à la fin de l'année financière. Enfin, le bilan routier est également établi en fonction de l'année de calendrier. Toutes ces raisons ont justifié une modification de la période couverte par l'exercice financier même si l'année de transition cause certaines difficultés de comparaisons par rapport aux années précédentes. Nous avons cependant, dans le présent rapport, atténué ces difficultés en ramenant sur une base comparable les principales données sur les activités de la Régie.

LA COMPOSITION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

La composition du Conseil d'administration de la Régie a été portée de 7 à 11 membres. Malgré l'ajout substantiel de responsabilités confiées à la Régie depuis la fin de 1980, notamment la promotion de la sécurité routière et la gestion du Code de la sécurité routière, la composition du Conseil n'avait pas jusqu'ici été modifiée. Le nombre de postes à pourvoir au Conseil d'administration permet maintenant de s'assurer d'une meilleure représentation de la diversité et de l'importance des mandats que doit assumer la Régie.

L'AMÉLIORATION DES SERVICES

Le présent exercice financier, même s'il ne comporte que dix mois, se caractérise par plusieurs réformes, améliorations et projets de développement qui ont été réalisés ou amorcés. Des centres administratifs régionaux regroupant tous les services de la Régie, y compris la promotion de la sécurité routière, existent maintenant à Hull, Rouyn-Noranda, Jonquière, Rimouski et Trois-Rivières. Les effectifs de la Régie, à Montréal, ont été regroupés dans l'édifice « Les Atriums » sur le boulevard Maisonneuve. Le projet de construction à Montréal d'un centre d'évaluation des conducteurs répondant davantage aux besoins des futurs automobilistes a connu son dénouement et les travaux sont maintenant en cours.

L'implantation des nouveaux systèmes informatiques pour l'émission et le renouvellement des permis de conduire et de l'immatriculation a été mise en marche et sera complétée au début de 1987. Depuis mai 1985, les automobilistes bénéficient d'un rabais des frais administratifs s'ils choisissent d'utiliser le service postal pour effectuer leurs transactions de renouvellement. Cette mesure qui reflète davantage la transparence des coûts a connu un vif succès.

Toutes ces modifications et réformes visent à améliorer les services aux victimes de la route et aux conducteurs de véhicules: moins d'attente, un choix de moyens plus diversifiés pour effectuer les transactions et une disponibilité de services à proximité. La décentralisation et la déconcentration des services se poursuivront en 1986 et les efforts continueront de porter sur des services plus rapides, plus personnalisés et plus accessibles aux diverses clientèles tout en maintenant les coûts administratifs à leur plus bas niveau.

LA SITUATION FINANCIÈRE

La Régie jouit d'une situation financière qui peut être qualifiée d'exceptionnelle. Pour la troisième année consécutive, l'évolution particulièrement favorable des indicateurs économiques (taux d'inflation et taux de rendement net sur les placements) a permis de modifier les hypothèses actuarielles et ainsi de bénéficier d'un revenu extraordinaire de 38 millions de dollars. Par ailleurs, il est maintenant possible, compte tenu que le régime a huit ans d'existence, de mieux dégager l'impact des indemnisations de longue durée. Or, les premières indications révèlent que le pourcentage des victimes qui sont toujours couvertes par le régime après la période de cinq ans[1] est un peu en-deçà du pourcentage prévu initialement. La réserve actuarielle a donc été corrigée pour tenir compte de ces premières indications, ce qui permet de dégager un revenu extraordinaire de 88 millions de dollars en 1985.

Il ne faut pas voir dans ces modifications une mauvaise prévision, au moment de la création du régime, des taux de persistance d'incapacité, mais bien plus des conditions qui ont évolué. En effet, le nombre des victimes de la route, même s'il a augmenté depuis les trois dernières années, reste inférieur aux années qui ont précédé le début du régime. Par ailleurs, le port de la ceinture de sécurité est un phénomène relativement nouveau et a pour effet de diminuer sensiblement la gravité des blessures. Enfin, la Régie consacre beaucoup d'efforts à la réadaptation des victimes et à leur réinsertion dans le monde du travail. Ces efforts sont couronnés de succès, étant donné, entre autres, la place de plus en plus grande que la société accorde aux personnes handicapées.

La réserve de stabilisation se situe ainsi à 525,6 millions de dollars au 31 décembre 1985. Une telle réserve permet de ne pas accroître, en 1986, les contributions d'assurance même si le dernier bilan routier s'est à nouveau détérioré et même si des modifications prévues à la Loi sur l'assurance automobile obligeront dorénavant la Régie de l'assurance automobile à défrayer les coûts des services de santé encourus pour les accidentés de la route. Ces coûts sont établis à 60 millions de dollars en 1986 et seront indexés annuellement par la suite.

LA RÉVISION DE LA LOI SUR L'ASSURANCE AUTOMOBILE

Comme nous l'avions annoncé l'année dernière, nous avons procédé, au cours de 1985, à une analyse du bilan global de l'évolution du régime public d'indemnisation des victimes de la route. La réforme de l'assurance automobile ayant touché l'ensemble des règles du jeu de l'assurance automobile, il nous est apparu souhaitable d'aborder ce bilan sous tous ses aspects, y compris le volet « indemnisation des dommages matériels ». Dans ce cadre, nous avons fait appel à une expertise externe et à nos partenaires du secteur privé de l'assurance. Un rapport intitulé « L'assurance automobile au Québec: Bilan d'une réforme » a ainsi été réalisé par messieurs Claude Fluet et Pierre Lefebvre, économistes à l'Université du Québec à Montréal. Cette étude permet de tracer les impacts de la réforme quant à l'atteinte des objectifs poursuivis.

---

(1) Article 32 de la Loi sur l'assurance automobile

Une analyse interne a également permis de revoir les fondements et l'application du régime en poursuivant des objectifs de simplification des règles administratives et d'amélioration de la protection et de la satisfaction des victimes de la route. Forte de ces réflexions et analyses, la Régie procède actuellement à une révision de la Loi sur l'assurance automobile.

LA PROMOTION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le bilan routier de 1985 est le pire des cinq dernières années en ce qui concerne le nombre de victimes de la route: 1 385 morts, 7 698 blessés graves et 54 016 blessés légers. Les accidents routiers s'expliquent dans la très grande majorité des cas par le comportement délinquant d'un grand nombre d'usagers de la route. En effet, la conduite avec facultés affaiblies, la vitesse excessive et l'imprudence demeurent les principales causes d'accidents.

Il est généralement reconnu que l'alcool est présent dans 50 % des accidents mortels. Au Québec, c'est donc dire qu'au moins 600 Québécoises et Québécois ont perdu la vie sur les routes en 1985 dans des accidents mettant en cause l'alcool. Cette situation est tout à fait intolérable.

La campagne « L'alcool au volant, c'est criminel, qu'on se le dise », menée par la Régie, avec l'appui de nombreux partenaires, semble cependant avoir donné de bons résultats. Les statistiques de décembre 1985 ont permis de constater que la tendance à la hausse des onze premiers mois de l'année avait été brisée. Les données du premier trimestre de 1986 sont encore plus encourageantes: baisse de 26 % des personnes décédées et de 16 % des blessés graves.

Cette lueur d'espoir permet de conclure qu'il est possible de modifier des comportements, de changer des habitudes. Le succès dépend cependant de la conjugaison des efforts et des moyens.

La campagne des Fêtes contre la conduite en état d'ébriété a été reprise par un grand nombre d'intervenants et a fait l'objet de multiples initiatives dans chacune des régions du Québec. Par ailleurs, depuis le début de décembre 1985, les sanctions prévues au Code criminel contre les contrevenants sont maintenant beaucoup plus en relation avec les risques encourus. Enfin, comme nous l'avons déjà souligné l'an passé, la simple présence policière sur les routes et la peur d'être intercepté agissent immédiatement sur le comportement du conducteur.

À la lumière de ces résultats la Régie de l'assurance automobile n'entend pas relâcher son action agressive contre ce fléau. L'alcool au volant c'est criminel l'année durant et les abus sont aussi fréquents, sinon plus, durant la période estivale qu'au temps des Fêtes. Une relance de la campagne contre l'alcool sera effectuée au cours de l'été. Par ailleurs, le Gouvernement a déjà annoncé que le Code de la sécurité routière sera amendé en matière de sanctions pour conduite avec facultés affaiblies. Pour de telles infractions des périodes de suspension de permis de conduire pourraient être plus longues que celles prévues au Code criminel.

Même si la Régie s'est vu confier un rôle de premier plan en matière de promotion de la sécurité routière, nous sommes conscients que ce n'est qu'avec l'effort et la participation de tous les intervenants que nous parviendrons à réduire le triste bilan routier que connaît le Québec. Les actions concertées, tant au niveau national que régional, se sont multipliées en 1985. C'est dans cette voie que nous continuerons d'orienter nos efforts.

D'une part, les cibles sont déjà bien identifiées: les jeunes, l'alcool et le volant, le port de la ceinture. L'expérience récente permet, d'autre part, à tous les intervenants d'envisager des moyens d'action plus efficaces. Dans ce contexte, le temps est venu de se donner des objectifs quantifiés aux termes de réduction de morts et de blessés graves. Les objectifs fixés doivent être les plus élevés possible tout en demeurant réalistes. Une réduction, d'ici la fin

de 1988, de 25 % du nombre de personnes décédées et de blessés graves sur les routes du Québec apparaît répondre à ces conditions. Un tel objectif au plan national n'a de sens cependant que s'il s'incarne dans des engagements régionaux. En effet, la situation actuelle permet d'espérer des réductions beaucoup plus élevées que 25 % dans certaines régions..

Le succès d'une telle démarche demande, outre l'implication de la collectivité, la mise au point d'un plan d'action bien articulé et une révision en profondeur du Code de la sécurité routière. Dans les deux cas, des travaux sont en marche et nous pouvons espérer des actions concrètes au cours des prochains mois.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Président

Jean-P. Vézina, économiste
Président-directeur général
Régie de l'assurance automobile du Québec

Vice-président

Jacques Desmeules, c.a.
Associé directeur
Raymond, Chabot, Martin, Paré (Québec)

Membres*

François Desbiens, médecin
Conseiller en organisation des services médicaux
CRSSS (Baie-Comeau)

Roger Dionne, administrateur
Surintendant au service à la clientèle
Service des affaires sociales (Ville de Montréal)

Jean-J. Frenette, c.g.a.
Directeur adjoint à l'accueil
Office du tourisme et des congrès (CUQ)

Georges Gagné, administrateur
Président
Les Transports Delson Ltée (Delson)

Miriam Grassby, avocate
Grassby, Pilon (Montréal)

Renaud Lapierre, consultant en marketing et transfert de technologies
M.T.S.B. inc. (Québec)

Georges Raymond, dentiste
Rimouski

Louise Roy
Présidente
Vélo Québec (Montréal)

Secrétaire

Anne-Marie Bilodeau, avocate
Directrice des Services juridiques
Régie de l'assurance automobile du Québec

** Au 31 décembre 1985 un poste était vacant*

COMITÉ DE DIRECTION

Direction générale

Jean-P. Vézina, président-directeur général

Vice-présidence à l'administration et aux finances

Gaëtan Losier, vice-président

Vice-présidence aux opérations régionales et à la gestion du Code de la sécurité routière

Michel Roy, vice-président

Vice-présidence aux services aux accidentés

Ronald Clark, vice-président

Vice-présidence à la planification et à la promotion de la sécurité routière

Nicole Malo, vice-présidente

Alain Bélanger, secrétaire
Adjoint exécutif au président-directeur général

LA RÉGIE

Créée en 1977, la Régie de l'assurance automobile du Québec est une corporation au sens du Code civil et jouit des droits et privilèges d'un mandataire du gouvernement. Elle est gérée par un conseil d'administration composé de onze membres, dont un président et un vice-président, tous nommés par le gouvernement. Le président est aussi directeur général de l'organisme. Le ministre des Transports est responsable des activités de la Régie devant l'Assemblée nationale, depuis octobre 1980.

La Régie a pour mandat :

- d'administrer un régime universel d'indemnisation pour les personnes victimes de dommages corporels causés par une automobile ;
- de gérer l'indemnisation des victimes d'accidents causés par certains véhicules et qui se produisent hors des chemins publics ou dont les responsables sont inconnus ou insolvables ;
- d'assumer toutes les fonctions relatives à l'immatriculation des véhicules automobiles, à la délivrance des permis de conduire et au contrôle de l'assurance obligatoire pour dommages matériels à autrui ;
- de promouvoir la sécurité routière en collaboration avec les divers agents sociaux par l'élaboration de politiques et de programmes visant à améliorer le bilan routier du Québec.

Au cours du dernier exercice financier, la Régie a complété la mise sur pied des centres administratifs dans les capitales régionales en inaugurant ceux de Montréal, Jonquière et Rimouski. Celui de Sherbrooke se joindra au réseau au début de l'année 1986.

En regroupant les différents services aux usagers, la Régie visait quatre objectifs principaux : améliorer ses services, s'assurer d'une planification mieux adaptée au développement actuel de l'organisme, se donner les moyens de réaliser son mandat de promotion de la sécurité routière et, enfin, rationaliser davantage ses activités.

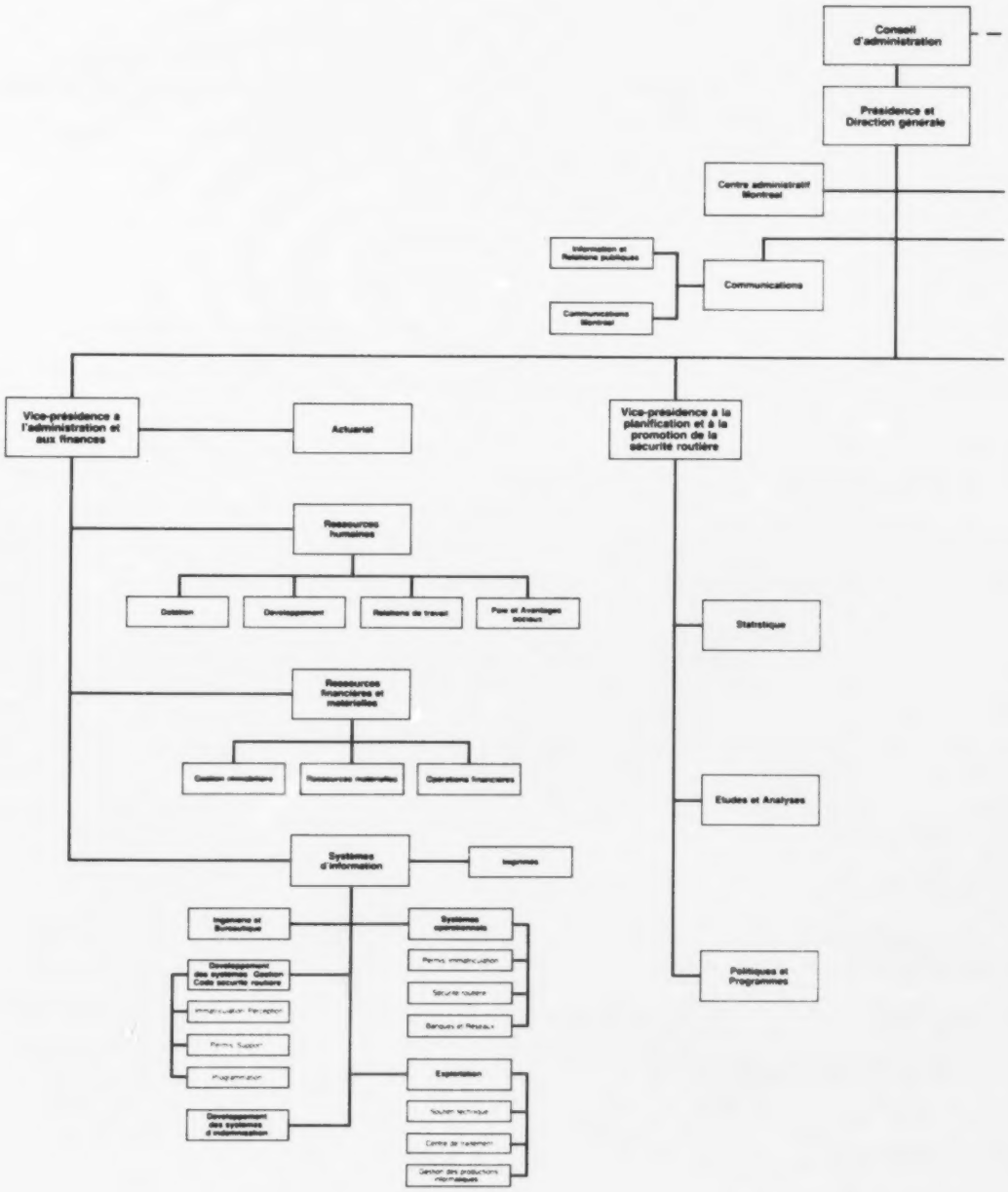
Pour desservir ses usagers, la Régie dispose de 49 centres de services pour l'immatriculation et le permis de conduire et de 10 points de services d'aide à la réadaptation des victimes d'accidents de la route. Certains de ces bureaux font partie de centres administratifs régionaux. Elle comptait par ailleurs, au 31 décembre 1985, un réseau de 213 autres points de services, dont des caisses populaires et d'économie Desjardins et des mandataires privés pour l'immatriculation des véhicules automobiles.

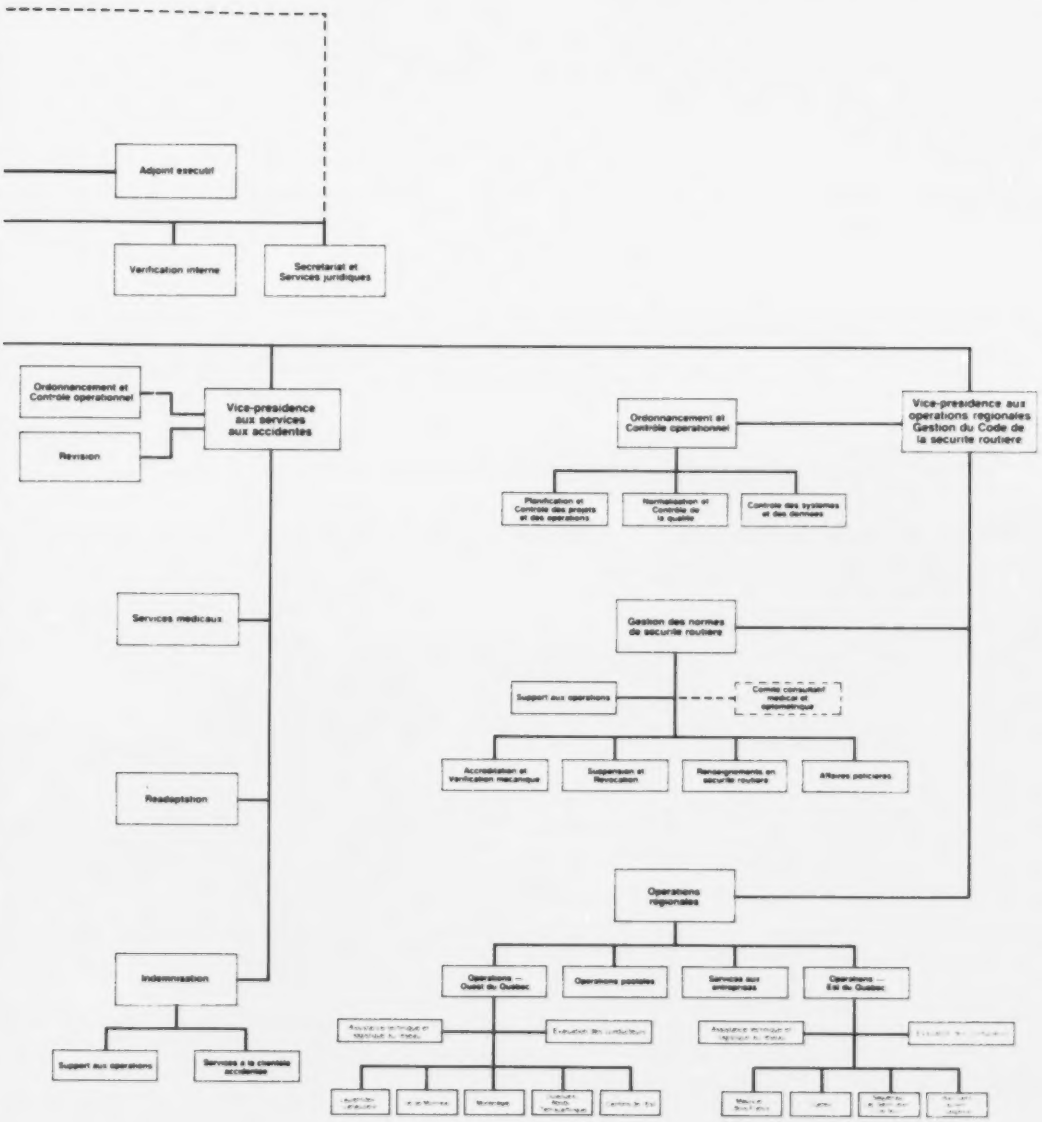
Au 31 décembre 1985, l'effectif de la Régie totalisait 1 754 personnes, réparties ainsi à travers le Québec :

Bas-Saint-Laurent — Gaspésie :	28
Saguenay — Lac-Saint-Jean	24
Québec	1 323
Mauricie — Bois-Francs	29
Cantons-de-l'Est	18
Montréal	280
Outaouais	21
Abitibi-Témiscamingue	20
Côte-Nord	11

ORGANIGRAMME

Régie de
l'assurance automobile
du Québec




Adjoint executif
Verification interne
Secretariat et Services juridiques
Ordonnancement et Contrôle operationnel
Revision
Vice-presidence aux services aux accidentes
Services medicaux
Readaptation
Indemnisation
Support aux operations
Services a la clientele accidentee
Ordonnancement et Contrôle operationnel
Vice-presidence aux operations regionales Gestion du Code de la securite routiere
Planification et Contrôle des projets et des operations
Normalisation et Contrôle de la qualite
Controle des systemes et des donnees
Gestion des normes de securite routiere
Support aux operations
Comite consultatif medical et epidemiologique
Accreditation et Verification mecanique
Suspension et Revocation
Renseignements en securite routiere
Affaires penales
Operations regionales
Operations — Ouest du Quebec
Operations postales
Services aux entreprises
Operations — Est du Quebec

LE RÉGIME D'ASSURANCE AUTOMOBILE

Le régime d'assurance automobile du Québec, en vigueur depuis le 1er mars 1978, établit les règles d'indemnisation des dommages corporels causés par une automobile.

Ainsi, il prévoit l'indemnisation des dommages corporels subis par tout citoyen du Québec, même si l'accident a lieu hors du Québec. Qu'il soit conducteur ou passager d'une automobile, motocycliste, cycliste ou piéton, tout Québécois est indemnisé sans égard à la faute.

Ce régime s'applique également, si l'accident survient au Québec, à tout non-résident, propriétaire, conducteur ou passager d'une automobile immatriculée au Québec. Un non-résident qui, au moment de l'accident, circulait à pied, conduisait ou était passager d'un véhicule non immatriculé au Québec est indemnisé par la Régie de l'assurance automobile dans la proportion de sa non-responsabilité, sauf s'il existe une entente entre la Régie et la juridiction du lieu de résidence de cette personne. L'Ontario, l'Alberta et le Manitoba ont conclu de telles ententes avec la Régie.

Enfin, le régime d'assurance automobile prévoit une indemnisation complémentaire pour certaines victimes d'accident de la route qui peuvent se trouver sans protection.

L'INDEMNISATION DES DOMMAGES CORPORELS

Le premier objectif du régime consiste à compenser la perte économique occasionnée par un accident, par des indemnités jusqu'à concurrence des montants maximaux prévus par la Loi sur l'assurance automobile. Le régime vise, en outre, à faciliter la réinsertion socio-professionnelle des accidentés de la route par l'utilisation de mesures de réadaptation appropriées et, si cela est nécessaire, par des programmes d'aide financière.

Pour avoir droit aux indemnités prévues par la Loi, une victime d'accident d'automobile ou, le cas échéant, ses ayants droit, doit présenter à la Régie une demande d'indemnité dans un délai maximal de trois ans suivant l'accident.

Les indemnités

La Régie de l'assurance automobile verse différentes indemnités aux victimes de dommages corporels ou à leur famille, selon le cas. Ces indemnités ne sont ni saisissables, ni imposables. Certaines sont versées sous la forme d'une rente payée aux 14 jours ou encore sous la forme d'une indemnité forfaitaire.

La Régie verse une ou plusieurs des indemnités suivantes aux personnes qui ont subi des blessures lors d'un accident d'automobile :

- une indemnité de remplacement du revenu, payable sous forme d'une rente régulière, tant que durera l'incapacité. Cette indemnité varie selon le niveau du revenu perdu et le nombre de personnes à charge. Depuis le 1er janvier 1986, elle ne peut pas être inférieure à 151,12 $ par semaine et peut atteindre la somme de 446 $ (sous réserve des prestations payables par la Régie des rentes du Québec) ;
- une indemnité optionnelle pour la personne au foyer qui choisit le remboursement des frais de garde et d'aide domestique, jusqu'à concurrence d'un maximum de 283,35 $ par semaine en 1986 ;
- des indemnités pour le remboursement des frais raisonnables occasionnés par l'accident relativement au transport, au remplacement de vêtements, aux médicaments ou à tous les autres soins nécessaires ;
- une indemnité forfaitaire pour compenser les dommages corporels permanents, les douleurs ou la perte de jouissance de la vie, dont le maximum est établi à 37 780 $ pour les accidents survenus en 1986 ;
- des indemnités pour faciliter les mesures de réadaptation.

En cas de décès à la suite d'un accident d'automobile, la Régie verse, selon que la personne décédée a ou n'a pas de personne à charge, soit une indemnité sous la forme d'une rente, soit une indemnité forfaitaire. Ces indemnités se résument comme suit :

- une indemnité versée sous forme de rente au conjoint survivant ou aux personnes à charge, pour la vie durant, dans certains cas. Cette rente peut varier entre 151,12 $ par semaine et 356 $ pour l'année 1986 (sous réserve des prestations payables par la Régie des rentes du Québec);
- une indemnité de décès versée sous forme de rente, pendant une période maximale de cinq ans, au propriétaire d'une entreprise familiale, si la victime décédée assurait la viabilité de l'entreprise. Cette rente est établie à 151,12 $ par semaine;
- une indemnité de décès, versée sous forme de montant forfaitaire, aux parents de la victime ou à la succession, si la personne décédée n'a ni conjoint ni personne à charge. Cette indemnité forfaitaire a été fixée à 7 729,56 $, depuis le 1er janvier 1986;
- une indemnité forfaitaire de 2 576,52 $ pour les frais funéraires.

Les indemnités de remplacement du revenu et les rentes de décès sont indexées le 1er janvier de chaque année. La méthode d'indexation est basée sur l'indice canadien des prix à la consommation (IPC). À cet égard, les rentes ont été haussées de 4,4 %, le 1er janvier 1985, et de 4 %, le 1er janvier 1986.

De même, le montant du revenu brut maximal admissible est indexé annuellement, en se basant sur l'évolution de la rémunération hebdomadaire moyenne de l'ensemble des travailleurs du Québec. Ainsi, à compter du 1er janvier 1985, le revenu brut maximal servant au calcul de l'indemnité de remplacement du revenu a été haussé à 33 000 $. Pour 1986, ce maximum assurable est de 34 500 $.

Les montants minimaux des rentes et ceux des différentes indemnités forfaitaires inscrits dans la Loi sont aussi indexés le 1er janvier de chaque année, toujours selon l'IPC.

L'INDEMNISATION DES DOMMAGES MATÉRIELS

Les dispositions de la Loi sur l'assurance automobile obligent tout propriétaire d'un véhicule automobile circulant au Québec à posséder une police d'assurance responsabilité d'au minimum 50 000 $.

Cette assurance, qui relève de l'entreprise privée, protège le propriétaire d'un véhicule dans le cas où il causerait à autrui, avec son véhicule, des dommages matériels dont il serait responsable.

La personne dont le véhicule a subi des dommages matériels causés par un autre véhicule est indemnisée, suivant les règles du droit commun, dans la mesure de sa non-responsabilité. Lorsque la convention d'indemnisation directe s'applique, la victime doit cependant adresser sa demande à son propre assureur qui l'indemnise en fonction des barèmes établis dans la convention.

L'INDEMNISATION COMPLÉMENTAIRE

Malgré l'existence du régime universel d'indemnisation des dommages corporels et l'obligation pour tout propriétaire d'un véhicule automobile de posséder une police d'assurance responsabilité pour les dommages matériels, certaines victimes d'accident de la route peuvent, dans des circonstances particulières, se trouver sans protection.

C'est le cas des victimes de dommages matériels et des victimes de dommages corporels non admissibles au régime universel qui ont obtenu, au Québec, un jugement en leur faveur, lequel n'a pas été mis en application parce que le responsable de l'accident est insolvable ou insuffisamment protégé par une police d'assurance responsabilité.

C'est aussi le cas des victimes qui ne peuvent pas découvrir l'identité du conducteur ou du propriétaire du véhicule automobile qui est la cause de l'accident. Dans ces circonstances, le jugement n'est pas requis.

À la demande de ces victimes et à certaines conditions, la Régie versera des indemnités jusqu'à concurrence de 50 000 $ au maximum. L'obligation de la Régie s'étend également aux intérêts et aux frais judiciaires qui toutefois, ne peuvent pas s'appliquer à une somme supérieure à 50 000 $.

LES FAITS SAILLANTS DU DERNIER EXERCICE

L'augmentation du nombre de victimes de la route en 1985 a accru de 14,8 % le nombre des demandes d'indemnité adressées à la Régie. En outre, au chapitre de l'indemnisation complémentaire (anciennement le Fonds d'indemnisation), les demandes ont augmenté de 17,3 %.

Cet accroissement dans le nombre de dossiers à traiter, ajouté au nombre de dossiers encore actifs, a eu pour effet d'augmenter la charge de travail des agents responsables des services aux usagers accidentés. Pour maintenir et améliorer les services offerts, la Régie s'est préoccupée plus particulièrement au cours de l'exercice :

- de réorganiser son service d'accueil, plus particulièrement à Montréal, afin d'offrir un meilleur service téléphonique de première ligne ;
- d'alléger les preuves documentaires exigées pour le paiement des frais relatifs à l'accident ;
- de réviser en profondeur le traitement des dossiers de plus de cinq ans, en incluant la mise en place d'un comité d'analyse des cas complexes ;
- d'intégrer les dossiers de l'ancien Fonds d'indemnisation, les dossiers des non-résidents ainsi que les activités reliées aux recours subrogatoires sous la responsabilité de la même unité administrative, dans le but d'assurer un meilleur suivi des dossiers et un plus grand contrôle des éléments du traitement des réclamations ;
- d'implanter les premiers modules du nouveau système informatisé d'indemnisation et de préparer activement l'implantation des autres modules prévus pour le prochain exercice ;
- de compléter les mesures facilitant la réinsertion des victimes de la route sur le marché du travail.

L'ADMINISTRATION DU RÉGIME

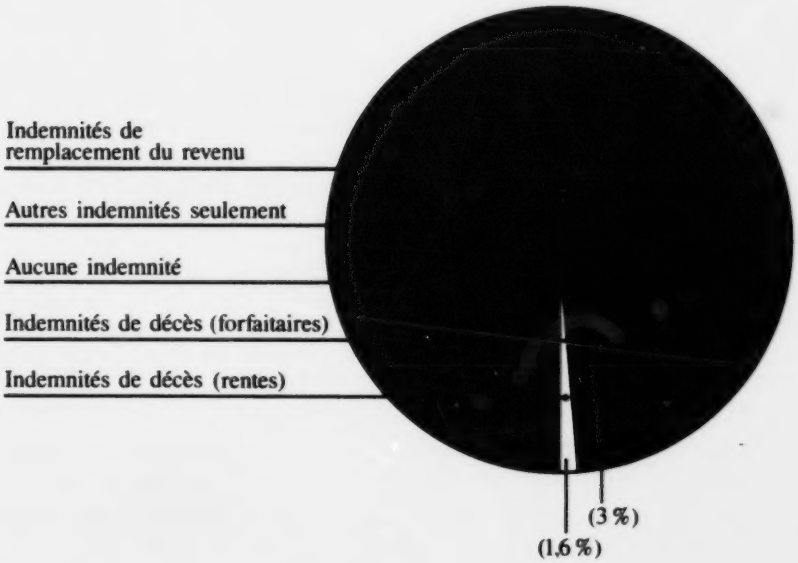
Accueil et aide aux accidentés

Dans toutes les régions du Québec, la Régie fournit des services de renseignements et d'aide technique aux accidentés pour faciliter la préparation de leur demande d'indemnité. Dans certains cas, un agent de la Régie ou un expert en sinistre se rend à leur domicile ou dans le centre hospitalier pour les aider à présenter leur demande. En 1985, au-delà de 8 000 personnes ont bénéficié de cette aide technique.

Traitement des demandes d'indemnité

En 1985, la Régie a reçu 36 655 demandes d'indemnité relatives aux dommages corporels, comparativement à 31 916 l'année précédente[1]. Après huit années d'activité, le nombre de demandes reçues s'élève à 243 846.

RÉPARTITION CUMULATIVE DES DEMANDES AU 31 DÉCEMBRE 1985



(1) Les préinscriptions par téléphone ne sont pas comprises dans ces nombres qui sont présentés, ici, sur une période de 12 mois.

Indemnités versées

La Régie a versé, au cours de l'exercice 1985, 166,4 millions de dollars aux victimes d'accidents survenus depuis l'entrée en vigueur du régime, le 1er mars 1978. Cela porte à 997 millions de dollars le montant des indemnités accordées à ce jour par la Régie.

Le tableau suivant donne, selon les principales catégories d'indemnités, l'évolution des montants versés par la Régie pour les accidents survenus depuis sa création.

MONTANTS VERSÉS PAR CATÉGORIE D'INDEMNITÉS
en milliers de dollars(1)

	1985 Exercice de 10 mois	1984-1985 Exercice de 12 mois	Total des indemnités depuis 1978
Indemnités de remplacement du revenu	90 572 $	99 166 $	551 082 $
Indemnités de décès versées sous forme :			
de rente	20 435 $	22 491 $	98 901 $
de montant forfaitaire	4 205 $	5 063 $	28 473 $
Autres indemnités :			
préjudices esthétiques, mutilations, douleurs, etc.	26 322 $	29 359 $	144 878 $
remboursement des frais médicaux, paramédicaux, etc.	16 047 $	17 206 $	80 744 $
paiement des frais d'examens et de dossiers médicaux	2 334 $	2 057 $	11 671 $
remboursement des frais funéraires	2 475 $	2 881 $	16 238 $
paiement des frais de réadaptation	3 917 $	4 033 $	15 578 $
Fonds d'indemnisation	123 $	915 $	49 397 $
TOTAL	**166 430 $**	**183 171 $**	**996 962 $**

(1) L'exercice 1985 compte seulement 10 mois; les montants versés au cours du dernier exercice ne peuvent donc pas être comparés directement avec ceux de l'exercice précédent.

Durée de l'incapacité et moyenne des indemnités payables

L'indemnité de remplacement du revenu est payable à un accidenté de la route, tant que persiste son incapacité à travailler ou à vaquer à ses occupations principales. On observe qu'environ 35 % des bénéficiaires d'une indemnité de remplacement du revenu sont encore indemnisés trois mois après leur accident, 9 % le sont encore après un an et 3 % après quatre ans.

Comme à chaque année, la moyenne hebdomadaire des rentes payables a augmenté le 1er janvier 1986. Cet accroissement s'explique principalement par l'augmentation du revenu moyen des travailleurs, par la revalorisation du revenu maximum assurable et par l'indexation de 4 % des rentes actives.

MOYENNE HEBDOMADAIRE DES RENTES PAYABLES
en dollars

Catégorie d'indemnité	Article de la Loi	Moyenne hebdomadaire des rentes payables à compter du 01-01-86	28-02-85
Rente de remplacement du revenu			
Les victimes, lors de l'accident			
• exerçaient un emploi à temps plein	19	273 $	269 $
• étaient sans emploi, occupaient un emploi occasionnel ou à temps partiel, étaient des personnes au foyer ou travaillaient sans rémunération dans une entreprise familiale	20	189 $	184 $
• étaient étudiants (16 ans et plus)	21	260 $	252 $
• avaient moins de 16 ans	22	166 $	163 $
• étaient incapables de travailler	24	163 $	158 $
RENTE DE DÉCÈS	**37**	**202 $**	**195 $**

Par ailleurs, il en coûte en moyenne 3 700 $ par victime pour les séquelles permanentes résultant d'accidents survenus au cours de l'exercice 1985.

Pendant le même exercice financier, le coût moyen des rentes de décès se situe à environ 127 000 $ par personne décédée, tandis que celui des rentes de remplacement du

revenu est de près de 12 000 $. Les *indemnités versées aux victimes* sont, dans certains cas, beaucoup plus importantes. Le coût d'une rente de décès peut parfois s'élever à plus de 400 000 $, tandis que, les indemnités totales versées à une victime sérieusement blessée peuvent dépasser les 500 000 $.

Réadaptation des accidentés

L'article 46 de la Loi sur l'assurance automobile stipule que « la Régie peut prendre les mesures nécessaires et effectuer les dépenses qu'elles croit opportunes ou convenables pour contribuer à la réadaptation des accidentés de la route, pour atténuer ou faire disparaître toute incapacité résultant d'un dommage corporel et pour faciliter le retour à la vie normale et la réinsertion des accidentés dans la société ».

Au cours de 1985, la Régie a mis en place deux nouveaux programmes de réadaptation : les subventions aux employeurs et les stages en entreprise. Une centaine de victimes jugées jusque là inaptes à reprendre leur emploi ont bénéficié de ces programmes.

En outre, à l'automne 1985, à la suite d'un rapport d'un comité de travail concernant les traumatisés crânio-cérébraux, la Régie a mandaté la Direction de la réadaptation pour :

- stimuler l'implantation de services de réadaptation pour ces victimes ;
- appliquer un système intégré d'évaluation de leurs capacités ;
- adapter les programmes d'aide financière à leurs besoins particuliers ;
- collaborer avec la Vice-présidence à la planification et à la promotion de la sécurité routière à l'élaboration d'un programme de recherche sur les personnes victimes d'un traumatisme crânio-cérébral.

Par ailleurs, la Régie a versé, au cours de l'exercice 1985, 3,9 millions de dollars pour l'ensemble des programmes de réadaptation. Aussi, quelque 900 nouveaux dossiers ont été traités cette année comparativement à 780 l'année précédente, soit une augmentation de plus de 15 %.

MONTANTS VERSÉS POUR LA RÉADAPTATION
en milliers de dollars(1)

	1985 Exercice de 10 mois	1984-1985 Exercice de 12 mois
Intégration sociale	2 655 $	2 487 $
Intégration professionnelle et scolaire	863 $	914 $
Services professionnels	399 $	632 $
TOTAL	**3 917 $**	**4 033 $**

(1) Les montants versés au cours du dernier exercice ne peuvent être comparés directement avec ceux de l'exercice précédent, puisque l'exercice 1985 compte seulement 10 mois.

Révision et appel

Les articles 55 et 56 de la Loi accordent aux réclamants qui se croient lésés dans leurs droits le droit d'en demander la révision en écrivant à la Régie, dans les 60 jours qui suivent la réception de la décision. Chaque demande est alors examinée par une direction administrative indépendante qui peut recevoir toute nouvelle preuve de la part du réclamant et confirmer, infirmer ou modifier la décision rendue de manière à satisfaire le réclamant, dans les limites des dispositions législatives et réglementaires.

En 1985, la Direction de la révision a reçu 4 088 demandes, comparativement à 3 526 au cours des douze mois précédents; toutefois, 40 réclamants ont retiré leur demande avant qu'une décision ne soit rendue. Pendant la même période, 3 716 décisions ont été rendues concernant particulièrement la durée de l'incapacité, la relation entre l'incapacité, les blessures et l'accident ainsi que l'évaluation des séquelles permanentes.

Dans 71 % des cas, les décisions rendues confirmaient celles de première instance et 29 % les modifiaient. Un nombre important de ces décisions concernaient l'article 32[1] de la Loi.

En outre, les réclamants insatisfaits de la décision de la Régie en révision ont droit de faire appel auprès de la Commission des affaires sociales.

(1) L'article 32 prévoit que la victime peut continuer, après la cinquième année, à recevoir l'indemnité de remplacement du revenu, si elle est déclarée inapte à exercer tout emploi.

LA GESTION DU CODE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le Code de la sécurité routière est un document législatif contenant l'ensemble des règles destinées à rendre l'utilisation du réseau routier au Québec la plus sécuritaire possible pour les conducteurs, les cyclistes et les piétons. Ces règles concernent l'usager de la route, le véhicule qu'il utilise et la circulation.

Ainsi, dans le cadre des mandats qui lui sont dévolus par cette loi, la Régie doit s'assurer que les conducteurs possèdent les connaissances et les habiletés requises pour conduire un véhicule sur la voie publique. Elle veille donc à la qualité de la formation des conducteurs et à l'évaluation de leurs qualifications. Elle a aussi la responsabilité d'exercer un suivi du comportement et de la santé du conducteur pour s'assurer qu'il est toujours apte à utiliser un véhicule routier.

Puisque le véhicule constitue également un élément important de la sécurité routière, la Régie effectue la vérification mécanique des éléments sécuritaires de certaines catégories de véhicules afin d'éviter que leur mauvais état ne soit la cause d'accidents. Elle fixe, par ailleurs, des normes d'utilisation des véhicules. La Régie a aussi pour mission de recueillir et de mettre à jour des renseignements concernant les conducteurs et les véhicules.

La Régie a recueilli, au cours de la dernière année, 824,1 millions $ répartis ainsi : 476 millions $ pour la contribution au régime d'assurance automobile et les droits de délivrance ; 296,1 millions $, au nom du ministère des Finances, pour les droits de permis et d'immatriculation ; 43,7 millions $, au nom du ministère du Revenu, pour la taxe de vente, lors de l'acquisition de véhicules entre particuliers, et depuis juin 1985, la taxe sur les assurances. La Régie a perçu également, au nom de la Commission des transports, une somme de 8,3 millions $ pour les droits relatifs aux permis exigés des transporteurs.

Ces trois missions — sécurité routière, registraire et perception de fonds — représentent annuellement pour la Régie quelque 8 millions de transactions qui la mettent en relation directe avec plus de 3,5 millions de citoyens de même qu'avec de nombreux interlocuteurs, au Québec et ailleurs en Amérique du Nord.

Pour desservir les usagers de ses services, la Régie comptait au 31 décembre 1985, sur un réseau de 262 points de services dont 49 sont administrés par elle, les autres étant des caisses populaires et d'économie Desjardins (161) ou d'autres mandataires privés (52). Dans ce réseau, plus de 1 000 personnes sont affectées aux transactions avec les usagers.

LES FAITS SAILLANTS DU DERNIER EXERCICE

Lors de la fusion du Bureau des véhicules automobiles avec la Régie en décembre 1980, la priorité a été donnée à la réforme des systèmes administratifs et informatiques. Il était urgent d'améliorer le contrôle et l'efficacité des activités et d'offrir au public des services de plus grande qualité. L'étape d'implantation des nouveaux systèmes a débuté au cours de l'année et se poursuivra par l'informatisation de tous les points de services de la Régie.

Étant donné l'état d'avancement de ce vaste projet, une autre étape majeure dans l'amélioration des services aux usagers a été franchie : l'unification et le développement des services en région de même que la poursuite de la simplification administrative.

En 1985, la Régie s'est donc donné les moyens de développer ses services en région et d'assurer une présence unifiée. Des centres administratifs ont été créés dans chaque capitale régionale pour que le citoyen puisse avoir accès, en un seul endroit, à tous les services de la Régie. Dans chaque région du Québec, un directeur régional est chargé d'assurer des services adaptés aux besoins régionaux, qu'il s'agisse d'appuyer des initiatives locales en sécurité routière, de donner des services de première ligne aux accidentés de la route ou de maintenir et d'améliorer un réseau régional pour le permis de conduire et l'immatriculation.

En ce qui concerne l'objectif de simplification administrative de ses activités, la Régie a consulté ses partenaires et procédé à une étude en vue de simplifier la tarification des droits d'immatriculation des véhicules commerciaux. Elle a, de plus, intensifié ses relations avec d'autres gestionnaires du Code de la sécurité routière en Amérique du Nord. Des rencontres régulières permettent de partager l'expérience en matière d'administration du permis de conduire et de l'immatriculation, pour tirer profit des innovations et pour harmoniser les règles de circulation.

Dans le but d'assurer une plus grande équité et de rationaliser ses activités, la Régie a modifié les droits administratifs reliés au renouvellement du permis et de l'immatriculation. Les droits reflètent maintenant la différence de coût entre le service postal et le service au comptoir. Cette nouvelle politique pour les renouvellements a été mise en vigueur en mai 1985. Les droits administratifs pour un renouvellement par la poste sont de 2 $ alors qu'ils sont de 6 $, si la transaction est effectuée dans un point de services.

LES USAGERS DE LA ROUTE

Formation des conducteurs

Parmi les conditions préalables pour obtenir un permis autorisant la conduite d'un véhicule de promenade ou d'une motocyclette, il faut avoir suivi avec succès un cours de conduite approuvé par la Régie. Ce cours est donné par des écoles de conduite privées et certaines commissions scolaires.

Pour assurer la qualité de la formation des conducteurs et une uniformité de l'enseignement, la Régie établit et applique les programmes cadres et le règlement auquel sont soumises les écoles de conduite. Elle est donc responsable de la délivrance du permis autorisant le fonctionnement des 322 écoles de conduite. Elle accrédite également les 1 576 moniteurs et instructeurs qui enseignent la conduite automobile dont 251 sont spécialisés dans l'enseignement de la conduite d'une motocyclette. Ces permis sont renouvelés chaque année.

En 1985, le Code de la sécurité routière a été modifié pour accorder à la Régie des pouvoirs additionnels lui permettant de mieux contrôler et normaliser la délivrance et le renouvellement des permis d'école de conduite et des permis d'enseignement. Ce cadre législatif a permis de préparer un nouveau règlement sur les écoles de conduite, remplaçant ainsi le règlement actuel qui date de 1971.

Par ailleurs, de concert avec l'Association des moniteurs et instructeurs en conduite automobile, la Régie a développé un guide sur les principales manœuvres de la conduite d'un véhicule automobile. Diffusé par l'association auprès de ses membres, ce guide contribuera à uniformiser l'enseignement des manœuvres.

Deux cours de conduite automobile sur vidéocassettes ont été analysés en vue d'en déterminer la cohérence et la conformité par rapport au règlement en vigueur. Ce travail se poursuivra en 1986 par l'évaluation technique et pédagogique de ce nouveau mode d'enseignement de la conduite.

En fonction du projet de règlement sur les écoles de conduite, des instruments ont été élaborés en vue de la qualification des instructeurs en conduite de motocyclette.

Dans le domaine du perfectionnement des conducteurs, la Régie a collaboré avec la Ligue de sécurité du Québec à la mise à l'essai d'un cours de conduite préventive et de ressourcement destiné aux personnes de 55 ans et plus.

Enfin, signalons que la Régie a mis au point de nouveaux examens à l'intention des candidats au permis de moniteur ou d'instructeur de conduite automobile.

Évaluation des candidats au permis de conduire

Après avoir suivi avec succès un cours de conduite pour le véhicule de promenade ou la motocyclette, le candidat désireux d'obtenir un permis de conduire de la classe correspondante doit se présenter aux examens de la Régie. D'autre part, pour être admissible aux examens qui permettent d'obtenir un permis

autorisant la conduite d'un véhicule lourd ou servant au transport de passagers, il est nécessaire de posséder une expérience de la conduite d'un véhicule de promenade: un an pour un taxi, deux ans pour un véhicule lourd et trois ans pour un autobus.

Parmi les 49 centres de services de la Régie, 41 administrent les examens requis pour l'obtention d'un permis de conduire. Un service d'unités mobiles est mis à la disposition des résidents des régions où il n'existe pas de bureaux en permanence. À Québec et à Montréal, les activités d'examens de permis de conduire sont regroupées dans un seul centre d'évaluation des conducteurs favorisant ainsi un meilleur contrôle, une plus grande uniformité et une plus grande qualité des examens.

L'amélioration des examens demeure une préoccupation constante de la Régie, puisque ceux-ci conditionnent la qualité de la formation des conducteurs. En outre, avant de délivrer un permis de conduire, la Régie doit s'assurer que le candidat a acquis les connaissances et possède les habiletés pour pratiquer une conduite qui représente un risque minimal pour lui-même et les autres usagers de la route.

La Régie utilise deux types d'examens, l'un théorique et l'autre pratique. Elle administre également un examen de réinsertion destiné aux personnes dont le permis de conduire a été révoqué.

En 1985, la Régie a constitué deux nouvelles banques de questions. Une première a servi à la préparation des examens pour l'obtention du permis de conduire un véhicule de promenade. Ce nouvel examen sera utilisé en 1986. Une deuxième banque de questions a servi à l'élaboration des examens administrés aux personnes dont le permis de conduire a été révoqué. La Régie a en outre amorcé la préparation des examens destinés aux candidats chauffeurs de taxi et ceux destinés aux candidats au permis de conduire de véhicules lourds.

D'autres améliorations ont été apportées aux examens pratiques pour évaluer l'aptitude à conduire une motocyclette. À l'exemple des autres administrations en Amérique du Nord, le test MOST a été retenu et les pistes en circuit fermé, utilisées pour l'évaluation, ont été redessinées en fonction de ce nouveau test.

En 1985, 204 291 candidats se sont présentés aux examens de la Régie pour obtenir un permis de conduire ou pour changer de classe de permis; 138 189 nouveaux permis ont été ainsi délivrés.

Les permis de conduire sont renouvelables tous les deux ans à la date anniversaire du titulaire, ce qui représente 1,8 million de permis renouvelés chaque année. Une personne dont le permis est expiré depuis trois ans ou plus doit, pour obtenir un nouveau permis, réussir un nouvel examen de compétence.

NOMBRE DE TITULAIRES PAR CLASSE DE PERMIS

Classe de véhicules autorisés	Nombre de titulaires au 85-12-31	Nombre de titulaires au 84-12-31 [1]
Autobus et mini-bus	52 552	51 310
Véhicules routiers de 11 000 kg et plus	704 012	694 458
Véhicules de taxi	6 721	6 331
Véhicules routiers de moins de 11 000 kg	2 861 540	2 814 380
Motocyclettes	3 841	3 848
Tracteurs de ferme	244	252
TOTAL	**3 628 910**	**3 570 579**

[1] *Lorsqu'un permis de conduire comporte plus d'une classe autorisée, on suppose que le titulaire possède la classe qui lui accorde le plus de privilèges. Ainsi, le titulaire d'un permis autorisant la conduite d'une motocyclette et d'un véhicule routier de moins de 11 000 kg fait partie de cette dernière catégorie.*

Suivi de l'aptitude à conduire

En raison des conséquences sociales et économiques des accidents de la route, le Code de la sécurité routière comporte des dispositions d'ordre préventif ou punitif à l'égard du comportement fautif ou dangereux des conducteurs. Ces dispositions visent en outre à s'assurer qu'ils ont toujours un état de santé et une vision suffisants pour conduire de façon sécuritaire.

Ainsi, la Régie doit révoquer le permis de conduire de toute personne déclarée coupable d'une infraction commise avec un véhicule routier et visée par le Code criminel, comme la conduite en état d'ébriété.

La Régie administre également un système de points d'inaptitude à l'égard de certaines infractions au Code de la sécurité routière basé sur la gravité de chacune des infractions. Lorsque le conducteur a douze points d'inaptitude et plus d'inscrits dans son dossier au cours d'une période de deux ans, la Régie révoque son permis de conduire. Lorsqu'il a six points ou plus, la Régie lui fait parvenir un avis l'informant de l'état de son dossier et l'invitant à modifier ses habitudes de conduite.

La première révocation d'un permis de conduire est d'une durée de trois mois et un examen théorique est obligatoire pour conduire à nouveau. À ce régime de sanctions s'ajoute la notion de récidive; la durée de la révocation varie donc selon que la sanction est imposée une ou plusieurs fois au cours d'une période de deux ans. Par exemple, la durée d'une deuxième révocation à l'intérieur de ce délai est de six mois et la troisième, d'un an.

La Régie doit délivrer un permis restreint, pour une période ne dépassant pas trois mois, à toute personne dont le permis de conduire est révoqué pour la première fois depuis deux ans et qui a obtenu d'un juge une ordonnance à cette fin. Toutefois, cette personne doit démontrer au juge qu'elle a absolument besoin de conduire un véhicule dans l'exécution du principal travail dont elle tire sa subsistance. En 1985, 11 784 permis restreints ont été délivrés.

En ce qui concerne le système de points d'inaptitude, la Régie a, en 1985, enregistré 520 450 infractions aux dossiers des conducteurs et a informé 110 643 conducteurs qu'ils avaient accumulé six points d'inaptitude et plus. Le nombre des avis d'infraction traités est demeuré stable par rapport à 1984, tandis que le nombre des avis d'information a diminué de 21 %.

NOMBRE DE RÉVOCATIONS DU PERMIS DE CONDUIRE OU DE SUSPENSIONS DU DROIT D'EN OBTENIR UN

	1985	1984
Infractions criminelles - trois mois	21 822	23 742
- six mois	3 523	3 793
- douze mois	1 011	1 048
SOUS-TOTAL	26 356	28 583
Points d'inaptitude - trois mois	7 495	10 879
- six mois	1 211	1 905
- douze mois	138	244
SOUS-TOTAL	8 844	13 028
TOTAL	**35 200**	**41 611**

De plus, un groupe de 3 616 conducteurs ont vu leur droit d'obtenir un permis suspendu pour conduite durant une révocation ou une suspension, soit 674 personnes de plus qu'en 1984.

Le 4 décembre 1985, entraient en vigueur des modifications au Code criminel canadien visant, notamment, à accroître la sévérité des sanctions contre les infractions relatives à la conduite avec facultés affaiblies. En outre, de nouveaux actes criminels (conduite dangereuse et conduite avec facultés affaiblies, causant des lésions corporelles ou la mort) passibles de peines d'emprisonnement de longue durée, ont été introduits dans le Code criminel. Ces modifications ont des conséquences sur la législation québécoise. Au cours de l'automne 1985, la Régie a revu, pour une adoption au printemps de 1986, le chapitre du Code de la sécurité routière portant sur la suspension et la révocation du permis de conduire. Le Code de la sécurité routière peut contenir des sanctions différentes de celles prévues au Code criminel, mais leur portée ne doit pas être moindre que celles du Code criminel.

La Régie a également le pouvoir de suspendre un permis ou de restreindre les effets d'un permis pour des raisons de santé ou pour un refus de se conformer aux examens médicaux ou de compétence prescrits. Un comité médical et optométrique, composé de membres de la Corporation professionnelle des médecins du Québec et de la Corporation professionnelle des optométristes du Québec, est chargé de donner son avis et de formuler des recommandations sur la vision et l'état de santé requis pour la conduite d'un véhicule routier. En 1985, des suspensions de classes ou de permis ont été imposées à 10 428 personnes pour des raisons médicales.

Le Guide médical a été revu pour permettre plus de souplesse dans son application. Cette révision s'est faite avec la collaboration des associations de médecins spécialistes et après évaluation des critères nord-américains en vigueur. Des modifications au Code de la sécurité routière seront proposées pour habiliter la Régie à appliquer ces nouvelles règles.

LES VÉHICULES ROUTIERS

Identification des véhicules et de leurs propriétaires

Au Québec, toute personne qui est propriétaire d'un véhicule routier doit l'immatriculer à moins qu'il n'en soit exempté par le Code de la sécurité routière. Généralement, les exemptions portent sur la machinerie agricole, les véhicules entreposés chez les commerçants et les véhicules qui ont été mis au rancart. Les commerçants, de même que les recycleurs, doivent tenir un registre des véhicules qu'ils possèdent.

Ainsi, puisque les véhicules entreposés chez les commerçants sont exemptés d'immatriculation, la Régie commence à exercer son rôle de registraire lorsqu'un premier droit de circuler est demandé pour un véhicule. La Régie a alors la responsabilité d'effectuer un constat de la propriété des véhicules avant d'accorder un droit de circuler.

À la suite d'études internes et de consultations, la Régie a établi un plan d'action à court et à moyen terme. Elle veut ainsi se donner de nouveaux outils et renforcer les contrôles administratifs en vue d'assumer plus adéquatement ses responsabilités en matière de constat de la propriété des véhicules neufs et des véhicules d'occasion, notamment pour empêcher l'immatriculation de véhicules volés.

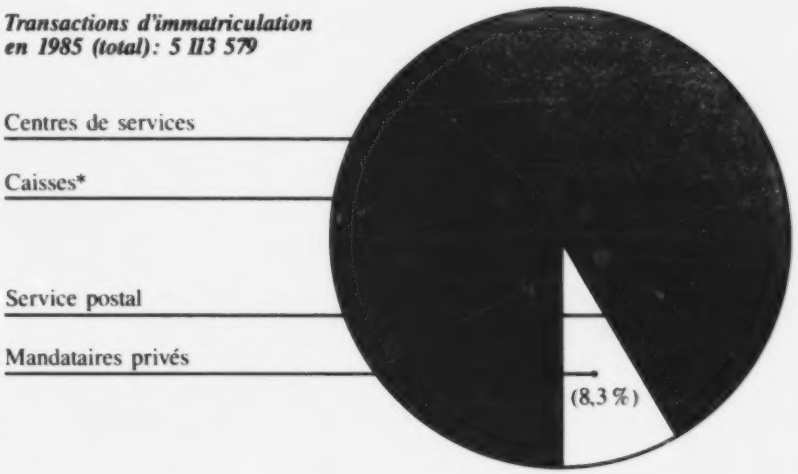
La Régie met à la disposition de la population un important réseau d'immatriculation des véhicules. Pour le renouvellement de l'immatriculation ou du permis de conduire, le public peut aussi utiliser la poste. Le recours au service postal a augmenté depuis que la Régie a décidé d'appliquer, en mai 1985, des frais administratifs reflétant les coûts réels des transactions.

NOMBRE DE TRANSACTIONS D'IMMATRICULATION

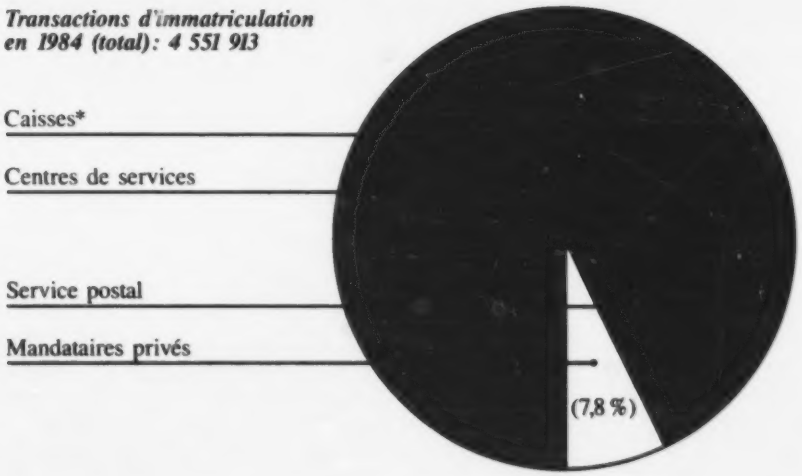
	Renouvellements		Acquisitions		Autres		Total	
	1985	1984	1985	1984	1985	1984	**1985**	**1984**
Service postal	799 260	554 060					**799 260**	**554 060**
Centres de services	638 090	637 339	718 009	605 657	679 782	430 012	**2 035 881**	**1 673 008**
Caisses	905 343	1 023 267	741 430	718 598	207 077	228 316	**1 853 850**	**1 970 181**
Mandataires privés	183 848	165 505	179 029	136 302	61 711	52 857	**424 588**	**354 664**
TOTAL	**2 526 541**	**2 380 171**	**1 638 468**	**1 460 557**	**948 570**	**711 185**	**5 113 579**	**4 551 913**

RÉPARTITION DES ACTIVITÉS D'IMMATRICULATION

Transactions d'immatriculation en 1985 (total): 5 113 579



Transactions d'immatriculation en 1984 (total): 4 551 913



** En 1985, le réseau d'immatriculation comptait 21 caisses de moins qu'en 1984.*

Depuis 1982, le Québec fait partie de l'Entente canadienne sur l'immatriculation des véhicules. Celle-ci prévoit la répartition des droits d'immatriculation au prorata du kilométrage parcouru dans chacune des provinces afin de réduire le fardeau financier des transporteurs.

La Régie, par ailleurs, se préoccupe de l'adaptation de ses services aux besoins des entreprises qui doivent effectuer, chaque année, un grand nombre de transactions d'immatriculation. C'est pourquoi elle a repensé les modalités administratives reliées au renouvellement de l'immatriculation des véhicules appartenant à cette clientèle de façon à diminuer le nombre de transactions. En outre, la Régie participe financièrement aux travaux d'études de la Conférence canadienne des administrateurs en transport motorisé, travaux qui consistent à examiner la faisabilité d'un guichet unique où le transporteur interprovincial pourrait effectuer, dans sa province, l'ensemble de ses transactions d'immatriculation.

Aussi, le 26 mai 1982, le gouvernement adoptait une politique concernant la réciprocité en matière d'immatriculation des transports internationaux. En vertu de cette politique, des accords de réciprocité ont été conclus avec des États américains. Ils permettent aux transporteurs d'éviter de multiplier les frais d'immatriculation et facilitent la libre circulation des véhicules. La Régie est chargée de l'administration de ces accords; au terme de l'année 1985, 37 États américains ont conclu des accords avec le Québec.

La sécurité des véhicules

Diverses études démontrent qu'un certain pourcentage des accidents de la route sont attribuables à des véhicules dont l'état mécanique est défectueux. Une large part de la sécurité routière est donc axée sur cet aspect. C'est ainsi que la vérification mécanique des éléments sécuritaires d'un véhicule fait partie intégrante des responsabilités de la Régie puisqu'elle découle de sa mission de sécurité routière.

Les véhicules suivants sont soumis à la vérification mécanique obligatoire annuelle ou bi-annuelle: les autobus et les véhicules d'écoliers, les taxis, les ambulances et les véhicules des écoles de conduite. La Régie possède deux centres permanents de vérification mécanique, l'un à Québec et l'autre à Montréal. Les autres régions du Québec sont desservies par des inspecteurs qui y sont affectés en permanence ou par des équipes itinérantes.

En outre, la Régie effectue périodiquement, avec la collaboration de la Sûreté du Québec et des services policiers, des campagnes d'inspection des véhicules de promenade. Plus particulièrement, pendant l'été 1985, la Régie a mis sur pied et subventionné un projet de vérification mécanique des véhicules de promenade sur une base volontaire, avec la collaboration des commissions scolaires. Ce projet, appelé Jeunes mécanos, poursuivait différents objectifs: création d'emplois d'été pour les élèves finissants du cours de mécanique automobile; expérimentation d'une méthode de vérification mécanique par des équipes d'appoint, externes à la Régie; sensibilisation du public à une mesure de sécurité routière, soit l'entretien des composantes sécuritaires d'un véhicule routier. Il a permis la vérification mécanique de quelque 5 000 véhicules de promenade sur une courte période. Seize polyvalentes y ont participé.

Par ailleurs, diverses études ont fait ressortir que l'état mécanique des véhicules lourds présente de grands risques et que la qualité mécanique de cette catégorie de véhicules devait être surveillée de façon particulière. Ce diagnostic a été confirmé par des inspections effectuées par la Régie. C'est pourquoi elle a aussi mis l'accent, en 1985, sur la vérification mécanique des véhicules lourds au cours d'opérations menées par la Sûreté du Québec en collaboration avec tous les organismes gouvernementaux qui jouent un rôle dans l'industrie du camionnage.

Il faut aussi mentionner que plusieurs provinces et États américains ont conclu des ententes de réciprocité en matière de vérification mécanique qui obligent les transporteurs à faire effectuer des vérifications périodiques, selon des normes uniformes pour tous les véhicules circulant sur leur territoire.

Afin de renforcer le programme actuel de vérification mécanique et de permettre aux camionneurs du Québec de circuler plus librement en Amérique du Nord, la Régie a décidé de se donner les moyens pour effectuer un plus grand nombre de vérifications mécaniques et de participer aux ententes de réciprocité en cette matière. Le projet de loi 54, sanctionné le 20 juin 1985, est venu modifier le Code de la sécurité routière pour permettre à la Régie de nommer des personnes autorisées à effectuer, pour son compte, la vérification mécanique.

NOMBRE DE VÉRIFICATIONS MÉCANIQUES

Catégorie de véhicules	Nombre d'inspections	
	1985	1984
Autobus et véhicules d'écoliers	9 532	10 253
Véhicules-taxi	8 489	7 969
Véhicules d'écoles de conduite	798	974
Ambulances	361	428
Véhicules lourds	4 099	2 948
Véhicules de promenade	15 598	14 665
Motocyclettes et cyclomoteurs	583	497
Remorques	1 047	416
Véhicules convertis aux nouveaux carburants	718	141
Vérification des véhicules accidentés	200	313
TOTAL	**41 425**	**38 604**

L'assurance obligatoire

Tout propriétaire d'un véhicule automobile circulant au Québec doit posséder une police d'assurance responsabilité garantissant l'indemnisation des dommages matériels causés par son véhicule.

Au cours de 1985, la Régie a effectué une vérification de l'assurance auprès de 15 407 propriétaires d'automobile en utilisant les avis des assureurs spécifiant qu'un individu n'est pas couvert par un contrat. Elle a également eu recours aux avis d'infraction donnés à des individus qui n'avaient pas de preuve d'assurance ou qui ont été émis à la suite de rapports d'accidents, lorsque l'une des parties n'a pas fait la preuve qu'elle possédait un contrat d'assurance au moment de cet accident.

Quant aux accidents survenus avec des véhicules non assurés dont les dommages s'élevaient à plus de 250 $, ils ont entraîné, en 1985, 5 204 suspensions du permis de conduire et de l'immatriculation.

De plus, étant donné que certaines personnes n'ont pas donné suite à une vérification de l'assurance ou à l'imposition d'une suspension, la Régie a dû présenter, à la Sûreté du Québec, 3 167 requêtes pour confiscation de plaques, de certificats d'immatriculation et de permis de conduire.

La Régie a intenté également 371 poursuites judiciaires pour utilisation d'un véhicule non-assuré à la suite de la communication de déclarations par différents services policiers.

Accréditation des commerces de véhicules et des garages

La Loi défend à toute personne de faire le commerce de véhicules automobiles, à moins d'avoir obtenu une licence à cette fin. La Régie est chargée de la délivrance de cette licence. Le commerçant de véhicules qui en fait la demande doit, auparavant, fournir un cautionnement à la Régie de façon à garantir à tout acheteur d'un véhicule volé qu'il sera remboursé, si ce véhicule lui a été vendu par un commerçant.

La délivrance de cette licence vise avant tout la protection du consommateur. Cependant, comme la Régie a la responsabilité de vérifier la propriété des véhicules avant d'effectuer l'immatriculation, les commerçants de véhicules sont, par la nature de leur commerce, des partenaires de la Régie. En 1985, la Régie a délivré ou renouvelé 5 146 permis de commerce de véhicules.

En outre, la Loi prévoit que toute personne qui possède un garage doit avoir obtenu un permis de la Régie et fournir une attestation d'assurance responsabilité. Cette assurance doit couvrir la responsabilité découlant de leur fait personnel ainsi que les dommages matériels causés par les véhicules qui leur sont confiés. En 1985, la Régie a délivré ou renouvelé 7 487 permis de garagistes.

Permis spéciaux

La Régie délivre, en collaboration avec le ministère des Transports, les permis spéciaux de circulation pour les véhicules dont le poids et la dimension excèdent les normes en vigueur. Au cours de l'année, 17 392 permis spéciaux ont été délivrés. Avec le concours du ministère des Transports, la Régie a amorcé en 1985, la révision du règlement relatif aux permis spéciaux pour actualiser les normes et en alléger l'administration.

À la suite de demandes formulées par l'industrie du camionnage, la Régie a autorisé, à titre expérimental, le transport de marchandises par trains routiers, lequel comporte, en effet, des avantages économiques non négligeables. Un train routier est formé d'un tracteur et de deux semi-remorques de 14,65 mètres ou d'un tracteur et de trois semi-remorques de 8,5 mètres. Durant la période où les trains routiers peuvent circuler, soit d'avril à décembre, 318 permis spéciaux de trois mois ont été délivrés.

LA PROMOTION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

La loi sur la Régie de l'assurance automobile du Québec confie à cet organisme le mandat de promouvoir la sécurité routière en ce qui concerne le comportement des usagers de la route et les normes de sécurité des véhicules.

À cette fin, la Régie a constitué une banque de renseignements très étendue sur plusieurs aspects de la sécurité routière, ce qui lui permet de donner une information pertinente et d'inciter les groupes et organismes à accorder toute la place possible aux activités qui contribuent à la sécurité routière.

LES FAITS SAILLANTS DU DERNIER EXERCICE

En 1985, l'action de la Régie dans le domaine de la promotion de la sécurité routière a été caractérisée par une plus grande présence auprès des partenaires locaux et régionaux. Ces derniers ont été particulièrement actifs dans la lutte contre la conduite avec facultés affaiblies, augmentant ainsi l'efficacité de l'offensive lancée par la Régie en 1984.

Cette présence de la Régie s'est manifestée de plusieurs façons : lancement officiel du programme d'enseignement de la sécurité routière à l'école, début d'une tournée des cégeps, publication d'études à caractère régional et présentation aux partenaires d'un interlocuteur régional officiel de la Régie.

La diffusion d'études et de bilans sur le phénomène des accidents s'est poursuivie ; une part plus grande a été prévue pour la recherche évaluative et pour des enquêtes d'envergure sur le comportement des conducteurs.

LA DIFFUSION DES CONNAISSANCES SUR LES ACCIDENTS DE LA ROUTE

Dans le but de rendre disponibles plus rapidement les données statistiques contenues dans ses fichiers administratifs, la Régie a révisé sa politique de diffusion et décidé de publier le rapport statistique de 1984 en deux tomes.

Le BILAN 1984 — TOME 1, publié à la fin du printemps 1985, contient les principales statistiques sur les caractéristiques et l'évolution des accidents et des victimes de la route, du parc automobile et des titulaires de permis de conduire de 1980 à 1984. Le TOME 2, paru en janvier 1986, présente les données statistiques sur les victimes d'accidents de véhicules routiers qui ont soumis une réclamation conformément au régime d'indemnisation des dommages corporels.

De plus, la Régie fait connaître mensuellement l'évolution du nombre d'accidents et de victimes. Généralement, ce « Bilan routier » cumulatif est publié six semaines suivant le dernier mois sur lequel portent les relevés des accidents.

La Régie a répondu à de nombreuses demandes d'ordre statistique provenant de différentes régions du Québec, formulées par des intervenants préoccupés de sécurité routière. Ces demandes ont exigé un traitement particulier à partir des fichiers administratifs gérés par la Régie.

Tous les deux ans, la Régie effectue une enquête par observation du comportement des usagers de la route dans le but de connaître l'évolution du taux du port de la ceinture de sécurité chez les conducteurs et les passagers avant des véhicules de promenade. Cette enquête, effectuée en mai-juin 1985, a révélé une diminution significative du taux du port de la ceinture dans l'ensemble du Québec, passant de 60 % à 50 %.

Enfin, en juin dernier, la Régie amorçait une vaste étude statistique auprès des titulaires de permis de conduire. Le sondage a pour but de mieux comprendre les déplacements des conducteurs utilisant les véhicules de promenade, d'évaluer le kilométrage parcouru et de tenter de mieux cerner leur exposition aux risques d'accidents. Cette enquête se poursuivra jusqu'en juin 1986. L'analyse des premiers résultats devrait commencer au cours de l'automne et de l'hiver 1986.

En vue de permettre aux partenaires régionaux de faire une analyse approfondie de l'usage du réseau routier qui les concerne et de dégager des pistes d'interventions appropriées, la Régie a préparé des dossiers régionaux qui présentent les renseignements dont elle dispose. Les dossiers mis au point au cours de 1985 concernent les régions suivantes: Bas-Saint-Laurent—Gaspésie, Saguenay—Lac-Saint-Jean, Trois-Rivières, Estrie, Outaouais et Abitibi-Témiscamingue. Les dossiers concernant les autres régions seront terminés en 1986.

L'étude du phénomène des accidents routiers a donné lieu à la publication de cinq rapports de recherche: *Les accidents de véhicules commerciaux au Québec: de 1978 à 1982*; *Analyse de quatre-vingt-sept accidents mortels de motocyclette survenus au Québec en 1984*; *Profils des coûts de l'indemnisation des victimes d'accidents de la route (Québec, 1978-1982)*; *Les jeunes conducteurs et les accidents de la route*; *Le permis provisoire: identification de groupes d'automobilistes et de motocyclistes surreprésentés dans les accidents et examen de six circonstances d'accidents par groupes de conducteurs.*

Afin de situer dans une perspective internationale le bilan des victimes de la route au Québec et au Canada, la Régie a intégré les données statistiques de ce bilan dans un tableau comparatif de 12 pays membres de l'Organisation de coopération et de développement économique (OCDE). Les résultats de cette comparaison ont fait l'objet d'un rapport technique: *Bilan international des victimes de la circulation routière de 1970 à 1981: Le Québec et le Canada.*

En ce qui concerne les subventions à la recherche, la Régie a consacré 247 000 $ à la recherche sur la sécurité routière, dont 128 000 $ pour l'étude canadienne sur les poids et dimensions des véhicules. Le programme d'Action concertée, mené avec le Fonds pour la formation de chercheurs et l'aide à la recherche depuis 1983, s'est poursuivi et a permis de financer six projets de recherche en sécurité routière. À la suite des subventions accordées avant 1985, la Régie a reçu cinq rapports de recherche au cours de cette année: *Contrôle social et sécurité routière: contrôle pénal et solutions de rechange*; *Les connotations de l'automobile chez un échantillon de jeunes québécois: modèles sémiographiques de prédiction du risque d'accidents*; *DRAG, un modèle de la demande routière, des accidents et de leur gravité appliqué au Québec de 1956 à 1982*; *La tarification de l'assurance automobile*; *Enquête sur l'utilisation des dispositifs de retenue en automobile pour les enfants âgés de 0 à 5 ans.*

L'ÉDUCATION DES USAGERS DE LA ROUTE ET LA PROMOTION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

La Régie a poursuivi en 1985 ses efforts pour former une nouvelle génération d'usagers du réseau routier plus consciente de ses responsabilités et plus prudente.

Amorcé en 1982, le travail de conception et de mise au point du programme d'éducation à la sécurité routière à l'école a pratiquement été terminé au cours de 1985 avec l'achèvement des guides d'activités destinés au secondaire.

L'implantation du programme s'est poursuivie en 1985 avec la tenue, dans 11 régions du Québec, de 69 sessions de formation d'agents multiplicateurs. En fait, 1 350 personnes, représentant 145 commissions scolaires, ont été ainsi habilitées à utiliser l'instrument pédagogique préparé par la Régie.

Le programme a été lancé officiellement le 19 septembre 1985 à l'occasion d'une conférence de presse nationale tenue conjointement par les ministres des Transports et de l'Éducation. Une dizaine de conférences ont également eu lieu, le même jour, dans les régions administratives du ministère de l'Éducation. Ces conférences ont permis de faire connaître le programme auprès du grand public et de sensibiliser de façon particulière les partenaires régionaux ou nationaux invités à participer au lancement.

L'implantation des brigades scolaires juvéniles s'est également poursuivie en 1985. Ce programme a connu un

succès considérable à la suite des efforts déployés par la Régie et l'Automobile et Touring Club du Québec au cours des quatre dernières années. En effet, entre septembre 1981 et juin 1985, le nombre de brigades scolaires juvéniles en activité au Québec est passé de 233 à 448. Au cours de la même période, le nombre de brigadiers inscrits augmentait de 4 932 à 10 119.

En matière de promotion de la sécurité routière, la Régie a répondu à de nombreuses demandes de soutien émanant des partenaires régionaux et locaux. Des efforts particuliers ont été réalisés dans l'Estrie, afin d'appuyer les partenaires de la région et de les inciter à la concertation et à l'action dans le domaine de la sécurité routière. La région du Bas-Saint-Laurent—Gaspésie a également requis l'apport de ressources de la Régie pour assurer la continuité du travail amorcé avec plusieurs partenaires au cours des dernières années.

Le soutien aux partenaires s'est traduit dans certains cas par une aide financière. En 1985, 16 subventions ont été accordées à ce titre, totalisant des engagements de 207 000 $.

Des instruments d'aide technique et documentaire ont été créés à l'intention des partenaires. Signalons la publication de rapports sommaires sur le bilan des accidents de la route des régions de l'Estrie et de Trois-Rivières ainsi que la parution du premier numéro de La Lettre de sécurité routière. Ce bulletin de liaison périodique permettra de faire connaître à l'ensemble des partenaires des différents secteurs les programmes ou actions réalisés par certains d'entre eux. La Lettre vise ainsi à susciter et à maintenir l'intérêt pour les activités de sécurité routière auprès de ceux qui disposent de moyens pour les mettre en application.

Aussi, en raison du problème important soulevé par la conduite en état d'ébriété chez les jeunes, la Régie a décidé d'en promouvoir la prise en charge, par les jeunes eux-mêmes, particulièrement dans les cégeps.

LA CONCERTATION DES INTERVENANTS

Les quatre groupes de travail, mis sur pied par le Conseil interministériel de la sécurité routière le 30 novembre 1983, ont terminé leurs activités au cours de l'année 1985 et remis leur rapport final au ministre des Transports. Chacun des groupes de travail réunissait des représentants des différents ministères, services policiers, municipalités, associations et organismes représentatifs de la population et des milieux d'affaires préoccupés par la sécurité routière. La Régie a assumé le secrétariat de l'ensemble de ces groupes. Plusieurs des recommandations de ces groupes de travail sont déjà mises en application ou sont en voie de l'être. Signalons, à titre d'exemple, l'obligation depuis mars 1985 de suivre un cours de conduite adapté à la motocyclette pour tout candidat désirant obtenir une classe de permis autorisant la conduite d'une motocyclette.

La Régie a mis sur pied en 1985 un groupe de travail réunissant des partenaires privés et publics intéressés par le développement rapide du marché des véhicules tout terrain à trois ou quatre roues. Ce groupe a notamment travaillé à la préparation d'un projet de réglementation pour l'usage sécuritaire de ces véhicules. Des recommandations sur cette question seront formulées au ministre des Transports en 1986.

La Régie a continué d'assumer en 1985 la présidence du Comité provincial de concertation sur les programmes de sécurité routière en milieu scolaire. Le Comité s'est réuni à quatre reprises au cours de l'année. En plus de servir de forum pour l'échange de renseignements, le Comité supervise ou cautionne la préparation et la diffusion de programmes ou de matériel de sécurité routière destinés au milieu scolaire. En 1985, le Comité a approuvé les différents guides d'activités préparés par la Régie : Opération printemps (bicyclette), Rentrée scolaire, Fête d'automne. Il a également supervisé les travaux d'un sous-comité chargé de préparer un

guide à l'intention des organismes devant embaucher des brigadiers adultes. Le Comité regroupe des représentants d'une vingtaine d'organismes privés et publics.

LA PUBLICITÉ ET L'INFORMATION

En plus des efforts de concertation des multiples intervenants et des programmes éducatifs auprès des groupes scolaires, la recherche de solutions durables en sécurité routière doit pouvoir compter sur une opinion publique bien informée de l'état du problème et surtout favorable à une amélioration sensible du bilan routier. Ainsi, un nombre grandissant d'individus et de groupes se préoccupent des problèmes relatifs aux accidents de la route et participent à la recherche de solutions.

Comme la communication de masse contribue à faire progresser cette mobilisation sociale et incite à l'action, la Régie a mené, en 1985, trois campagnes de publicité.

La campagne auto-moto

La campagne auto-moto 1985 s'est inscrite dans la poursuite de l'effort amorçé en 1984, pour sensibiliser les automobilistes et les motocyclistes au respect de leurs obligations et de leurs droits respectifs.

Le message rappelait aux automobilistes la présence des motocyclistes sur les routes et l'importance de redoubler d'attention au nom de « la courtoisie du plus fort ». Pour ce faire, la Régie a diffusé, durant les mois de mai, juin et juillet, un message en français et en anglais dans 56 stations radio du Québec.

Aux motocyclistes, la campagne a présenté la moto comme un véhicule pour experts seulement, en soulignant que, pour acquérir cette maîtrise, il était essentiel de posséder parfaitement toutes les techniques particulières à la conduite de leur véhicule.

Pour les inciter à développer leur habileté, la Régie a également fait parvenir aux quelques 115 000 motocyclistes québécois, un guide d'entraînement sur l'apprentissage des techniques de pointe propres à la conduite efficace et sécuritaire d'une motocyclette.

Le bilan routier des motocyclistes s'est donc amélioré pour une deuxième année consécutive, grâce aux actions concertées de la Régie et de ses partenaires pour lutter efficacement contre le nombre important des victimes d'accidents de moto.

La campagne bicyclette

Le phénomène de la bicyclette a connu un essor exceptionnel durant les dernières années et on évaluait, en 1985, à près de trois millions le nombre de cyclistes au Québec. L'importance de cet engouement a donc incité la Régie à mener une campagne d'envergure pour ce groupe d'usagers.

Sur le thème « *Fragile* », la campagne visait d'une part, à sensibiliser les automobilistes à la vulnérabilité des cyclistes et, d'autre part, à inciter les cyclistes à adopter des comportements plus sécuritaires en leur faisant prendre conscience de leur fragilité. Pour rejoindre ces deux groupes d'usagers de la route, on a utilisé l'affichage sur les autobus et un message radio, tout au cours de l'été.

Le temps des Fêtes et la conduite en état d'ébriété

Depuis trois années consécutives, la Régie a mené pendant la période des Fêtes, une importante campagne publicitaire contre la conduite avec facultés affaiblies. Profitant de l'entrée en vigueur de la Loi fédérale C-19, elle a élaboré une campagne dynamique, tant dans son contenu que dans son étendue. Il faut souligner que le slogan « *L'alcool au volant, c'est criminel, qu'on se le dise* » ne visait pas à condamner la consommation d'alcool, mais à faire prendre conscience à tous les Québécois que conduire en état d'ébriété est un acte relevant du Code criminel et punissable sévèrement.

Pour atteindre ses objectifs, la Régie a utilisé plusieurs moyens publicitaires. Outre la télévision et la radio, elle a fait produire un autocollant qui reprend le slogan de

la campagne. Cet autocollant a été distribué massivement par plusieurs entreprises et organismes qui ont appuyé concrètement nos activités de promotion de la sécurité routière.

L'Association pour la protection des automobilistes a d'ailleurs accordé le premier prix Méritas à la Régie pour cette campagne jugée efficace et dissuasive.

Les activités d'information et de relations publiques

Outre les campagnes publicitaires, la Régie a poursuivi divers projets d'information et d'animation sur différents thèmes reliés à une utilisation plus sécuritaire de la voie publique. Comme élément d'appui à la campagne auto-moto, la Régie a créé le Concours du motocycliste de l'année 1985. C'est sous le thème « *Défier la route ou la maîtriser* » que s'est déroulé ce premier concours destiné à déterminer le motocycliste le plus compétent tant sur le plan des connaissances que de la maîtrise de la conduite moto.

De plus, la Régie a collaboré à la deuxième Semaine nationale de la sécurité des motocyclistes qui visait, d'une part, à démontrer aux motocyclistes que le plaisir de circuler à moto est indissociable de leur habileté et du bon fonctionnement de leur engin et, d'autre part, à rappeler aux automobilistes la présence des motocyclistes sur les routes.

La Régie a, en outre, publié un guide intitulé « *Moi motocycliste expert, pourquoi pas ?* » Ce guide s'adresse à tous les adeptes de la moto qui désirent acquérir une meilleure maîtrise de leur véhicule.

Tel que mentionné précédemment, la Régie a aussi mis de l'avant un projet de promotion en sécurité routière auprès des 16-20 ans et les cégeps sont apparus comme un lieu privilégié pour les retrouver. Sous le thème « *Boire et conduire, c'est mourant* », la Régie a donc entrepris une tournée dans les cégeps afin de faire prendre conscience aux jeunes de la gravité du phénomène des accidents de la route. Le vidéo humoristique avec la participation de Daniel Lemire a sans contredit été le grand succès du stand de la Régie. D'ici mai 1986, 21 cégeps répartis dans toutes les régions du Québec auront été visités. La Régie espère que ce projet novateur incitera les jeunes à prendre la relève et à former des groupes qui s'engageront dans la promotion de la sécurité routière dans leur milieu.

À l'été 1985, la Régie a largement publicisé, dans toutes les régions du Québec, le programme de vérification mécanique gratuite des véhicules par des élèves en mécanique automobile intitulé « *Jeunes mécanos* ». Pour la rentrée scolaire, la Régie a aussi produit un vidéo « *L'école prend la route* » pour faire connaître l'implantation du programme d'éducation à la sécurité routière en milieu scolaire.

Par ailleurs, dans un esprit de prise en charge de la promotion de la sécurité routière par des partenaires régionaux, la Régie a mené sous le thème « *Rappelez-le à ceux que vous aimez* », une campagne de sensibilisation à la sécurité routière au Saguenay—Lac-Saint-Jean. Au cours des prochaines années, elle poursuivra de semblables projets dans d'autres régions du Québec.

Enfin, la Régie a participé à de nombreux salons et congrès de même qu'à des émissions de radio et télévision. De façon régulière, des opérations d'information ont été menées sur l'évolution du bilan routier et sur les mesures mises de l'avant pour contrer la hausse des accidents au Québec.

LE FINANCEMENT

En vertu de l'article 150 de la Loi sur l'assurance automobile, le régime d'assurance automobile dispose de trois sources de financement. D'abord, une contribution est exigée de chaque propriétaire de véhicule lors de l'immatriculation annuelle, puis une autre de chaque conducteur québécois lors de la délivrance de son permis de conduire. De plus, les droits pour la délivrance et le renouvellement de l'immatriculation et du permis de conduire sont versés à la Régie.

Par ailleurs, les sources de financement du régime sont complétées par les revenus de placements que la Régie réalise sur les contributions perçues d'avance, par la réserve de stabilisation et, lorsque la Loi le permet, par les sommes recouvrées auprès des responsables d'accidents.

En s'appuyant sur le Code de la sécurité routière et la Loi modifiant la Loi sur l'assurance automobile et d'autres dispositions législatives, le gouvernement peut allouer à la Régie la portion des amendes résultant de l'application du Code de la sécurité routière. La Régie n'a toutefois pas encore bénéficié de cette dernière source de financement.

L'ensemble de ces revenus sert au financement des activités de la Régie, soit l'administration du régime d'indemnisation prévue par la Loi sur l'assurance automobile, l'application du Code de la sécurité routière, la promotion de la sécurité routière et l'indemnisation des dommages, définis dans le titre IV de la Loi sur l'assurance automobile.

LES PRINCIPES DE LA CAPITALISATION INTÉGRALE

Au moment de la fixation annuelle du montant des contributions d'assurance, la Régie doit respecter le principe de la capitalisation intégrale. En effet, elle doit fixer les contributions de façon à ce que son actif, après déduction de ses dettes, de toute réserve de stabilisation qu'elle peut établir et de tout élément d'actif non destiné au financement du régime, soit suffisant, à la fin d'un exercice financier, pour couvrir le montant nécessaire au paiement de toutes les indemnités, présentes et futures, découlant d'accidents survenus avant la fin de cet exercice financier ainsi que les frais d'administration qui s'y rapportent.

LES PRINCIPES DE LA TARIFICATION

Le financement du régime d'assurance automobile repose sur le principe selon lequel les usagers de véhicules automobiles doivent payer le coût de l'indemnisation des victimes de dommages corporels. La tarification du régime prolonge ce principe en fixant les contributions d'assurance en fonction du coût, par véhicule assuré, de chaque classe de tarif. C'est sur cette base que s'effectue le partage de la contribution entre les conducteurs et les propriétaires. C'est également de cette façon que sont établies la contribution pour chaque classe de permis ainsi que la contribution pour chaque catégorie de véhicules selon leur genre, leur utilisation et, dans certains cas, leur masse.

De plus, au moment de la délivrance et de l'annulation d'un permis de conduire ou d'une plaque d'immatriculation, la tarification tient compte des périodes où un contribuable n'avait pas de permis de conduire ou au cours desquelles il n'était pas propriétaire d'un véhicule immatriculé.

LES FAITS SAILLANTS DU DERNIER EXERCICE

Au cours de l'exercice financier de 10 mois se terminant le 31 décembre 1985, la Régie a modifié de façon rétroactive ses conventions comptables en y introduisant une politique de capitalisation de certaines dépenses. De plus, la Caisse de dépôt et de placement du Québec ayant pris la décision de distribuer la réserve générale du Fonds général aux détenteurs d'unité de dépôts à participation, les revenus de placement comprennent les gains et pertes à la vente de placements.

S'élevant à 20,6 millions de dollars, la perte d'exploitation est inférieure au montant de 39,0 millions de dollars prévu initialement dans le budget directeur 1985. Cette perte est compensée par un redressement de la réserve actuarielle de 146,5 millions de dollars qui crée, par

conséquent, un excédent des revenus sur les dépenses de 125,9 millions de dollars pour l'exercice financier.

L'actif de la Régie s'est accru de près de 19 %, passant de 2 433,9 millions de dollars au 28 février 1985 à 2 884,2 millions de dollars au 31 décembre 1985.

LES RÉSULTATS D'EXPLOITATION PRÉVUS

En vertu de l'article 137 du chapitre 47 des Lois du Québec de 1984, entré en vigueur le 1er mars 1985, l'exercice financier de la Régie se termine désormais le dernier jour de décembre de chaque année, alors qu'auparavant il se terminait le dernier jour de février. L'exercice 1985 couvre donc la période du 1er mars au 31 décembre 1985, soit dix mois.

Dans son budget directeur, la Régie, après avoir pris en compte le coût estimé des accidents de mars à décembre 1985 ainsi que les autres dépenses relatives à cette période, avait prévu que l'exercice 1985 se solderait par un déficit de 39 millions de dollars. Cette perte devait cependant être compensée par une réduction du même ordre de la réserve de stabilisation.

REVENUS ET DÉPENSES PRÉVUS POUR L'EXERCICE 1985

(exercice de 10 mois)

en millions de dollars

Revenus	
Contributions d'assurance	
Immatriculation	278,8 $
Permis	70,8
Droits de délivrance	31,5
Revenus de placements et autres revenus	236,9
	618,0 $
Dépenses	
Indemnités versées	170,2 $
Frais d'administration	104,9
Augmentation de la réserve actuarielle	381,9
	657,0 $
Perte d'exploitation	**(39,0 $)**

LES RÉSULTATS FINANCIERS

Commentaires généraux

L'actif de la Régie, au 31 décembre 1985, s'élève à 2 884,2 millions de dollars comparativement à 2 433,9 millions de dollars à la fin de l'exercice précédent, soit une augmentation de près de 19 %.

La valeur de l'actif, au 28 février 1985, a été révisée à la hausse à la suite d'une modification des conventions comptables relatives à la capitalisation de certaines dépenses ainsi qu'à la distribution, par la Caisse de dépôt et de placement du Québec, de la réserve générale du Fonds général aux détenteurs d'unités de dépôts à participation. Cela affecte, de plus, les résultats des revenus et dépenses de 1984-1985 de même que la réserve de stabilisation qui sont redressés pour tenir compte de ces facteurs. Les explications nécessaires apparaissent dans les notes complémentaires des états financiers.

Par ailleurs, pour le dernier exercice financier, l'état des revenus et des dépenses de la Régie présente une perte d'exploitation de 20,6 millions de dollars, comme le résume le tableau suivant.

EXCÉDENT DES REVENUS SUR LES DÉPENSES
(exercice de 10 mois)
en millions de dollars

Revenus	646,4 $
Dépenses	667,0
Perte d'exploitation	**(20,6) $**
Redressement de la réserve actuarielle des exercices antérieurs	146,5
Excédent des revenus sur les dépenses	**125,9 $**

Comme il a été mentionné précédemment, une perte d'exploitation de 39 millions de dollars avait été prévue initialement. La perte réalisée est donc d'environ 18 millions de dollars inférieure à celle qui avait été envisagée. Cela s'explique d'une part parce que les revenus de la Régie, incluant les revenus de placement, ont été globalement de 28 millions de dollars supérieurs à ceux qui avaient

été anticipés et d'autre part parce que la variation normale de la réserve et les débours d'indemnités pour les accidents survenus avant le 1er mars 1985 ont été de 6 millions de dollars moindre que ce qui avait été prévu. Par contre, le coût des accidents de 1985 et des activités de promotion et d'application du Code de la sécurité routière, est environ 16 millions de dollars plus élevé que prévu.

La perte de 20,6 millions de dollars est cependant compensée par une réduction de 146,5 millions de dollars de la réserve actuarielle au 31 décembre 1985, pour les accidents survenus avant le 1er mars 1985. Cette réduction de la réserve actuarielle est principalement le résultat des changements apportés aux hypothèses actuarielles majeures, soit celles qui ont trait à l'indexation des indemnités, au rendement de l'actif et aux durées d'incapacité.

La réserve de stabilisation passe donc de 399,8 millions de dollars à 525,7 millions de dollars au 31 décembre 1985, soit une augmentation de 125,9 millions de dollars.

Revenus

Les revenus totaux de la Régie ont atteint 646,4 millions de dollars au cours de 1985. La majeure partie, soit environ 62 %, provient des contributions d'assurance et des droits de délivrance. L'autre partie est constituée des revenus de placements qui proviennent des fonds investis par la Régie.

ÉVOLUTION DES DIVERSES SOURCES DE FINANCEMENT
en millions de dollars

Revenus	1985 exercice de 10 mois	1984-1985 exercice de 12 mois
Contributions d'assurance exigibles:		
lors de l'immatriculation	287,7 $	315,4 $
lors de la délivrance et du renouvellement du permis de conduire	72,3	80,5
Droits de délivrance	38,6	40,8
Revenus de placements et autres	247,8	248,6
TOTAL	**646,4 $**	**685,3 $**

Puisque les revenus de 1985 se rapportent à une période de dix mois seulement, ils ne peuvent pas être comparés directement à ceux du précédent exercice. Ainsi les revenus d'assurance, une fois redressés pour la période comparable, sont supérieurs à ceux de l'exercice 1984-1985. Quant aux revenus de placements, l'effet sur la période a été compensé par l'augmentation des actifs de la Régie, ce qui explique qu'ils sont du même ordre que ceux de l'exercice précédent.

Par ailleurs, le tableau ci-contre présente une comparaison des revenus prévus avec ceux effectivement perçus. On y remarque que les revenus perçus ont été de plus de 28 millions de dollars supérieurs à ceux qui étaient prévus. Au regard des revenus d'assurance, les écarts positifs sont attribuables à une augmentation du nombre de véhicules et de titulaires de permis plus importante que celle qu'on avait anticipée, puisque les contributions sont demeurées les mêmes que celles de l'exercice précédent, sauf pour quelques ajustements minimes apportés après l'entrée en vigueur, en avril dernier, de la taxe de 9 % sur l'assurance. Quant aux droits de délivrance, l'augmentation du nombre de véhicules et de titulaires de permis ainsi qu'une fréquence de certaines transactions plus grande que celle qui avait été escomptée ont contribué à l'établissement de l'écart enregistré. Enfin, les revenus de placement ont été plus importants que prévus à la suite de la distribution, par la Caisse de dépôt et de placement du Québec, de la réserve générale du Fonds général.

COMPARAISON DES REVENUS ESTIMÉS ET DES REVENUS PERÇUS
(exercice de 10 mois)
en millions de dollars

Revenus	Estimation	Réels
Revenus provenant des contributions d'assurance exigibles :		
lors de l'immatriculation	278,8 $	287,7 $
lors de la délivrance ou du renouvellement du permis de conduire	70,8	72,3
Droits de délivrance	31,5	38,6
Revenus de placement et autres	236,9	247,8
TOTAL	**618,0 $**	**646,4 $**

Coût des indemnités

En date du 31 décembre 1985, le coût des indemnités découlant d'accidents survenus entre le 1er mars 1985 et le 31 décembre 1985 a été révisé à la hausse. En effet, ce coût précédemment estimé à 424,9 millions de dollars est maintenant évalué à 440,3 millions de dollars, soit 15,4 millions de dollars de plus que le coût initialement déterminé. Le tableau suivant présente, pour chaque catégorie d'indemnité, une comparaison entre les coûts initialement prévus et ceux estimés lors de l'évaluation actuarielle du 31 décembre 1985.

COÛT DES INDEMNITÉS RELATIVES AUX ACCIDENTS DE L'EXERCICE FINANCIER 1985
(exercice de 10 mois)

en millions de dollars

Catégorie d'indemnité	Coût selon l'évaluation du 31 décembre 1985	Coût prévu initialement
Indemnités de remplacement du revenu	242,0 $	241,9 $
Indemnités de décès	63,3	59,9
Autres indemnités	81,8	71,2
Frais de gestion futurs	53,2	51,9
TOTAL	**440,3 $**	**424,9 $**

L'écart de 15 millions de dollars entre la récente estimation et la prévision initiale est imputable à plusieurs facteurs dont les effets sont souvent contraires. Dans l'ensemble cependant, c'est l'augmentation du nombre des victimes qui est le principal facteur responsable de cet écart.

COÛT DES INDEMNITÉS DES EXERCICES FINANCIERS 1985 ET 1984-1985

en millions de dollars

Catégorie d'indemnité	Accidents survenus en 1985 (exercice de 10 mois)	Accidents survenus en 84-85 (exercice de 12 mois)
Indemnités de remplacement du revenu	242,0 $	231,9 $
Indemnités de décès	63,3	54,7
Autres indemnités	81,8	79,9
Frais de gestion futurs	53,2	54,4
TOTAL	**440,3 $**	**420,9 $**

Malgré que l'exercice 1985 ne comporte que 10 mois comparativement à 12 mois pour celui de 1984-1985, le coût des accidents survenus au cours de 1985 s'est accru de 4,6 % par rapport à celui de l'année précédente. Ce phénomène résulte de la hausse du nombre de victimes de la route, de l'indexation des montants minimaux et maximaux et des montants forfaitaires versés par la Régie et de l'augmentation des salaires sur lesquels une grande partie des prestations prévues par le régime est basée.

En ce qui a trait au coût moyen des rentes, le tableau suivant illustre l'évolution de ce coût tel qu'il a été établi le 31 décembre 1985 pour les années 1985 et 1984-1985 en utilisant les nouvelles hypothèses actuarielles. Au chapitre du remplacement du revenu, c'est l'indexation des montants minimaux et maximaux et l'accroissement des revenus des victimes qui contribuent principalement à la hausse, d'un exercice à l'autre. Quant aux rentes de décès, les explications sont fondamentalement les mêmes, sauf qu'ici l'écart entre les deux exercices est amplifié par l'instabilité des caractéristiques du petit nombre de victimes d'accidents.

COÛT MOYEN DES RENTES

en dollars

Catégorie d'indemnité	Accidents survenus en 1985	Accidents survenus en 1984-1985
Indemnités de remplacement du revenu	11 500 $	10 500 $
Rentes de décès	126 500 $	107 700 $

Placements

L'article 155 de la Loi sur l'assurance automobile stipule que les sommes dont la Régie prévoit ne pas avoir besoin à court terme pour le paiement de ses obligations et de ses dépenses d'administration doivent être déposées sans délai à la Caisse de dépôt et de placement du Québec.

Les placements de la Régie ont progressé de 17,4 % durant l'exercice 1985, passant de 2 373,7 millions de dollars à 2 786,2 millions de dollars. La répartition des placements de la Régie au 31 décembre 1985 est présentée dans le tableau suivant.

RÉPARTITION DES PLACEMENTS

en millions de dollars

	1985	1984-1985
Fonds confiés aux institutions bancaires:		
— Dépôts à terme	0 $	5,0 $
— Soldes bancaires	2,1	4,6
Fonds confiés à la Caisse de dépôt et de placement du Québec:		
— Dépôts à vue	13,5	19,9
— Dépôts à participation	2 770,6	2 344,2
TOTAL	**2 786,2 $**	**2 373,7 $**

TAUX DE RENDEMENT MOYEN SELON DIFFÉRENTES CATÉGORIES DE PLACEMENTS

Catégorie de placements	1985 %	1984-1985 %
Dépôts à vue et soldes bancaires	9,76	10,92
Dépôts à terme	9,75	11,04
Dépôts à participation	11,08	11,29
Taux de rendement moyen pondéré	11,06	11,29

RÉPARTITION DES REVENUS DE PLACEMENTS

Catégorie de placements	1985 %	1984-1985 %
Dépôts à vue et soldes bancaires	1,3	1,3
Dépôts à terme	0,3	0,7
Dépôts à participation	98,4	98,0

Frais d'administration

Pour l'exercice financier 1985, soit pour dix mois, les frais d'administration de la Régie ont atteint 105,1 millions de dollars comparativement à 114,5 millions de dollars pour l'exercice précédent. Sur une base annuelle, cela représente une hausse de l'ordre 10 %.

Les traitements et charges sociales constituent de loin le poste le plus important des frais d'administration; ces dépenses s'élèvent en effet à 53,5 millions de dollars, soit près de 51 % du total des frais d'administration. Les autres principaux postes, qui constituent ensemble plus de 36 % du total des frais d'administration, sont les services d'informatique et de bureautique avec 11,4 millions de dollars, les services administratifs et professionnels avec 8,3 millions de dollars, les frais de perception des contributions avec 6,9 millions de dollars, la location de locaux et d'équipement avec 6,1 millions de dollars et les frais de transport et de communication avec 5,2 millions de dollars.

Il est important cependant de rappeler ici que la politique de capitalisation de certains frais d'administration a été modifiée au cours du dernier exercice financier. En effet, depuis le 1er mars 1985, les frais significatifs reliés à l'acquisition de matériel, de logiciel et d'équipement sont désormais capitalisés et amortis en fonction de leur durée de vie utile, selon la méthode de l'amortissement linéaire.

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

J'ai vérifié le bilan de la Régie de l'assurance automobile du Québec au 31 décembre 1985 ainsi que l'état des revenus et dépenses, l'état de la réserve de stabilisation et l'état de l'évolution de la situation financière de l'exercice de 10 mois terminé le 31 décembre 1985. Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues, et a comporté par conséquent les sondages et autres procédés que j'ai jugés nécessaires dans les circonstances.

À mon avis, ces états financiers présentent fidèlement la situation financière de la Régie au 31 décembre 1985 ainsi que les résultats de ses opérations et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice de 10 mois terminé le 31 décembre 1985 selon les conventions comptables énoncées à la note 2, appliquées de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent, après répercussion rétroactive de l'adoption de la méthode de comptabilisation du matériel informatique, des logiciels et de l'équipement dont il est question à la note 3.

Le vérificateur général du Québec,

Rhéal Chatelain, F.C.A.

Québec, le 20 mars 1986

Certificat relatif à l'évaluation de la réserve actuarielle de la Régie de l'assurance automobile du Québec au 31 décembre 1985

L'évaluation au 31 décembre 1985 du montant nécessaire au paiement de toutes les indemnités présentes et futures, découlant d'accidents survenus avant le 1er janvier 1986, a été effectuée en conformité avec les exigences de l'article 153 de la Loi sur l'assurance automobile (L.R.Q., chapitre A-25). Les indemnités visées par l'évaluation sont celles prévues au Titre II et au chapitre II du Titre IV de la Loi sur l'assurance automobile pour les accidents survenus entre le 1er mars 1978 et le 1er janvier 1986 ainsi que celles prévues au chapitre III du Titre IV de ladite Loi pour les accidents survenus entre le 30 septembre 1961 et le 1er mars 1978.

Le montant de la réserve actuarielle au 31 décembre 1985 s'établit à 2 037,0 millions de dollars et constitue une provision nécessaire et suffisante au paiement desdites indemnités.

À mon avis, les données ayant servi à l'évaluation sont suffisantes et dignes de foi, les hypothèses et méthodes utilisées sont appropriées aux circonstances et l'évaluation a été effectuée en conformité avec les principes actuariels généralement reconnus.

Jean-Pierre Provencher, f.i.c.a.
Martineau, Provencher & Associés Ltée

Montréal, le 10 mars 1986

BILAN

	au 31 décembre 1985 (note 4) $	au 28 février 1985 (note 13) $
ACTIF		
Encaisse et dépôts à court terme	3 370	14 577
Débiteurs	4 068	9 677
Revenus de placements courus	71 466	41 925
Dépôts au Fonds général de la Caisse de dépôt et placement du Québec		
Dépôts à vue	13 517	19 921
Dépôts à participation (note 5)	2 770 642	2 344 217
Immobilisations (note 6)	21 118	3 533
	2 884 181	2 433 850
PASSIF ET RÉSERVE		
Créditeurs et frais courus	28 396	27 034
Dû au gouvernement du Québec	855	1 170
Obligations envers les victimes — Réserve actuarielle (note 7)	2 037 000	1 788 000
Contributions reportées (note 8)	193 646	184 676
Revenus de placements reportés	98 593	33 152
	2 358 490	2 034 032
Réserve de stabilisation	525 691	399 818
	2 884 181	2 433 850
Engagements (note 11)		

POUR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

Jean-P. Vézina, président-directeur général
Jacques Desmeules, vice-président

	Exercice de 10 mois terminé le 31 décembre 1985 *(note 4)* $	Exercice de 12 mois terminé le 28 février 1985 *(note 13)* $
Solde au début		
Solde déjà établi	**386 605**	233 561
Redressements		
Capitalisation de l'équipement, de matériel informatique et de logiciels (note 3)	**1 830**	1 769
Revenus de placements provenant de la distribution par la Caisse de dépôt et placement du Québec des gains et pertes à la vente de placements du Fonds général (note 5)	**11 383**	6 929
Solde redressé	**399 818**	242 259
Excédent des revenus sur les dépenses	**125 873**	157 559
Solde à la fin	**525 691**	399 818

	Exercice de 10 mois terminé le 31 décembre 1985 (note 4) $	Exercice de 12 mois terminé le 28 février 1985 (note 13) $
Contributions		
Immatriculation	287 700	315 394
Permis de conduire	72 283	80 459
Droits de délivrance et de renouvellement	38 604	40 793
Revenus de placements	244 703	246 644
Autres	3 076	1 998
	646 366	685 288
Indemnités versées		
Remplacement du revenu	90 572	99 166
Décès	24 640	27 554
Forfaitaires pour séquelles permanentes	26 322	29 359
Autres	24 896	27 092
	166 430	183 171
Frais d'administration (note 9)	105 063	114 458
Augmentation de la réserve actuarielle	395 500	389 100
	666 993	686 729
PERTE D'EXPLOITATION	(20 627)	(1 441)
Redressement de la réserve actuarielle des exercices antérieurs (note 10)	146 500	159 000
EXCÉDENT DES REVENUS SUR LES DÉPENSES	125 873	157 559

	Exercice de 10 mois terminé le 31 décembre 1985 *(note 4)* $	Exercice de 12 mois terminé le 28 février 1985 *(note 13)* $
Excédent des revenus sur les dépenses	125 873	157 559
Éléments sans incidence sur les fonds		
Amortissement des immobilisations	3 093	396
Augmentation de la réserve actuarielle	249 000	230 100
	377 966	388 055
Évolution des postes hors caisses		
Débiteurs	5 609	(4 495)
Revenus de placements courus	(29 541)	(6 916)
Créditeurs et frais courus	1 362	1 260
Dû au gouvernement du Québec	(315)	1 170
Contributions reportées	8 970	24 912
Revenus de placements reportés	65 441	15 871
Dû par le gouvernement du Québec	—	8 135
Fonds générés par les activités d'exploitation	429 492	427 992
Acquisitions d'immobilisations	20 678	2 161
Fonds confiés à la Caisse de dépôt et placement du Québec		
Dépôts à vue	(6 404)	11 148
Dépôts à participation	426 425	414 043
Fonds utilisés pour des activités d'investissement	440 699	427 352
Augmentation (diminution)	(11 207)	640
Solde au début	14 577	13 937
Solde à la fin	3 370	14 577

NOTES COMPLÉMENTAIRES

1. CONSTITUTION ET FONCTIONS

La Régie de l'assurance automobile du Québec a été instituée en corporation au sens du Code civil le 1er mars 1978. Elle a pour fonctions :

a) d'appliquer le régime d'indemnisation des victimes de dommages corporels prévu par la Loi sur l'assurance automobile ;

b) d'appliquer le régime de compensation des dommages matériels prévu par le titre IV de la Loi sur l'assurance automobile ;

c) d'appliquer le Code de la sécurité routière relativement à l'immatriculation des véhicules automobiles et à la délivrance des permis, et

d) de promouvoir la sécurité routière en ce qui a trait au comportement des usagers sur la route de même qu'aux normes de sécurité relatives aux véhicules utilisés.

2. ÉNONCÉ DES CONVENTIONS COMPTABLES

Les états financiers de la Régie ont été préparés par la direction selon la méthode de la comptabilité d'exercice, dans les limites raisonnables de l'importance relative et dans le cadre des conventions comptables qui se résument comme suit :

a) Dépôts au fonds général de la Caisse de dépôt et placement du Québec

Les dépôts à participation sont comptabilisés au coût d'acquisition.

b) Immobilisations

Les immobilisations sont comptabilisées à leur coût d'origine. Elles sont amorties sur leur durée de vie utile selon la méthode de l'amortissement linéaire aux taux annuels suivants :

Bâtisse	2 %
Matériel informatique et logiciels	20 %
Équipement	20 %

Le mobilier et l'agencement ainsi que les améliorations des aires locatives sont imputés aux frais d'administration.

c) Réserve actuarielle

La réserve actuarielle correspond :

1. pour les demandes produites et acceptées, à la valeur capitalisée des indemnités de remplacement du revenu et de décès ainsi que des autres indemnités, déduction faite de la valeur actualisée des recouvrements ;
2. pour les demandes à l'étude ou non encore produites, à la valeur actuelle estimative des indemnités qui en découleront ;
3. pour les frais de gestion futurs, à la valeur actuelle estimative des frais nécessaires au paiement des indemnités.

d) Recouvrements d'indemnités versées

Les créances provenant des indemnités à recouvrer pour des accidents survenus avant le 1er mars 1978 ne sont pas inscrites au bilan. Les montants perçus au cours de l'exercice sont imputés aux opérations en réduction des indemnités versées.

e) Revenus de placements

Le revenu attribué trimestriellement par la Caisse de dépôt et placement du Québec aux détenteurs d'unités de dépôts à participation du Fonds général comprend les gains et pertes à la vente de placements. Cette partie est reportée et amortie sur une période de 10 ans selon la méthode de l'amortissement linéaire.

3. *MODIFICATION AUX CONVENTIONS COMPTABLES*

La méthode de comptabilisation du matériel informatique, des logiciels et de l'équipement est modifiée à compter du présent exercice. Ces acquisitions sont maintenant capitalisées alors qu'auparavant elles étaient imputées aux frais d'administration. Cette modification aux conventions comptables appliquée rétroactivement a eu pour effet d'augmenter les postes suivants des états financiers:

	31 décembre 1985	28 février 1985
	(en milliers de dollars)	
	$	$
Immobilisations	**17 585**	1 907
Réserve de stabilisation	**1 830**	1 769
Excédent des revenus sur les dépenses	**17 585**	61

4. *ANNÉE FINANCIÈRE*

En vertu de l'article 137 du chapitre 47 des Lois du Québec de 1984 entré en vigueur le 1er mars 1985, l'exercice financier de la Régie se termine maintenant le dernier jour de décembre de chaque année alors qu'auparavant il se terminait le dernier jour de février de chaque année.

5. *DÉPÔTS À PARTICIPATION*

Au 31 décembre 1985, la Régie détient 3 792 331 (au 28 février 1985: 3 259 561) unités de dépôts à participation du Fonds général de la Caisse de dépôt et placement du Québec dont le coût s'établit à 2 770 642 000 $ (au 28 février 1985: 2 344 217 000 $). Ces unités sont remboursables sur préavis selon les modalités des règlements de la Caisse de dépôt, à la valeur de réalisation de l'avoir net du Fonds général à la fin de chaque trimestre. Basée sur la valeur unitaire de réalisation, la valeur des dépôts à participation détenus au 31 décembre 1985 est de 3 205 978 604 $.

La Caisse de dépôt et placement du Québec a effectué le 31 décembre 1985 la distribution de la réserve générale du Fonds général aux détenteurs d'unités de dépôts à participation. Le produit de cette distribution a été versé aux déposants sous forme d'unités de dépôts à participation du Fonds. Le nombre d'unités de dépôts à participation détenues par la Régie a ainsi été augmenté de 398 829 au 31 décembre 1985 et de 264 865 au 28 février 1985.

Cette distribution au montant de 122 196 622 $ a été comptabilisée rétroactivement et a eu pour effet d'augmenter les postes suivants des états financiers:

	31 décembre 1985	28 février 1985
	(en milliers de dollars)	
	$	$
Dépôts à participation	**77 661**	44 536
Revenus de placements reportés	**65 441**	33 152
Réserve de stabilisation	**11 383**	6 929
Excédent des revenus sur les dépenses	**12 220**	4 454

6. *IMMOBILISATIONS*

	31 décembre 1985			28 février 1985
			(en milliers de dollars)	
	COÛT	AMORTISSEMENT ACCUMULÉ	VALEUR NETTE	VALEUR NETTE
	$	$	$	$
Terrain	1 636	—	1 636	1 626
Bâtisse (frais préliminaires)	310	—	310	78
Matériel informatique et logiciels	22 612	3 796	18 816	1 675
Équipement	431	75	356	154
	24 989	3 871	21 118	3 533

7. *OBLIGATIONS ENVERS LES VICTIMES — RÉSEVE ACTUARIELLE*

	31 décembre 1985	28 février 1985
	(en milliers de dollars)	
	$	$
Demandes produites et acceptées:		
Valeur capitalisée des indemnités futures incluant la revalorisation des rentes	1 758 500	1 555 400
Demandes à l'étude ou non encore produites:		
Valeur actuelle estimative des indemnités qui en découleront	180 600	142 100
Frais de gestion futurs:		
Valeur actuelle estimative des frais nécessaires au paiement des indemnités	97 900	90 500
	2 037 000	1 788 000

8. *CONTRIBUTIONS REPORTÉES*

Ce montant représente la portion des contributions versées avant le 1er janvier 1986 par les propriétaires et les conducteurs de véhicules automobiles pour les exercices se terminant après le 31 décembre 1985.

9. FRAIS D'ADMINISTRATION

	Exercice de 10 mois terminé le 31 décembre 1985	Exercice de 12 mois terminé le 28 février 1985
	(en milliers de dollars)	
	$	$
Frais de perception des contributions	**6 852**	7 154
Traitements et charges sociales	**53 489**	60 602
Frais de déplacement	**1 142**	1 362
Location de locaux et d'équipement	**6 090**	7 440
Mobilier, agencement et équipement et frais d'entretien	**2 377**	2 732
Frais de transport et de communication	**5 181**	5 491
Information et publicité	**1 912**	1 648
Services administratifs et professionnels	**8 321**	10 409
Services d'informatique et de bureautique	**11 409**	11 598
Honoraires et frais des experts en sinistres pour l'aide à l'accidenté	**409**	406
Impression, fournitures de bureau et autres dépenses	**4 788**	5 220
Amortissement des immobilisations	**3 093**	396
	105 063	114 458

10. REDRESSEMENT DE LA RÉSERVE ACTUARIELLE DES EXERCICES ANTÉRIEURS

Les modifications apportées aux hypothèses actuarielles retenues lors de l'évaluation de la réserve actuarielle du 28 février 1985 ont diminué la réserve de 146 500 000 $. Ces modifications découlent de nouvelles données statistiques accumulées au cours du présent exercice financier.

11. ENGAGEMENTS

Au 31 décembre 1985, les engagements contractuels minimaux pour des locaux et du matériel informatique se répartissent comme suit:

	(en milliers de dollars)
	$
1986	**9 065**
1987	**6 484**
1988	**4 154**
1989	**2 127**
1990	**1 433**
1991 et exercices subséquents	**2 482**
	25 745

12. MODIFICATION PRÉVUE À LA LOI SUR L'ASSURANCE AUTOMOBILE

À sa réunion du 12 mars 1986, le gouvernement du Québec a décidé de soumettre à l'Assemblée nationale un projet de loi modifiant la Loi sur l'assurance automobile afin que les coûts des services de santé consécutifs aux accidents routiers soient assumés dorénavant par la Régie de l'assurance automobile du Québec. Cette mesure s'appliquerait à compter du 1er janvier 1986 et impliquerait pour l'exercice financier 1986 une somme de 60 millions de dollars.

13. CHIFFRES COMPARATIFS

Certains chiffres des états financiers de l'exercice terminé le 28 février 1985 ont été redressés pour refléter la modification aux conventions comptables mentionnée à la note 3 ainsi que la distribution spéciale par la Caisse de dépôt et placement du Québec mentionnée à la note 5. De plus ils ont été reclassés pour les rendre conformes à la présentation adoptée au 31 décembre 1985.

LES SERVICES EN RÉGION

LES CENTRES ADMINISTRATIFS RÉGIONAUX

BAS SAINT-LAURENT--GASPÉSIE
92, 2e Rue Ouest
Rimouski (Québec)
G5L 8B3

SAGUENAY—LAC SAINT-JEAN
2655, boul. du Royaume
Jonquière (Québec)
G7S 4S9

MAURICIE—BOIS-FRANCS
1420, 11e Rue
Trois-Rivières (Québec)
G8Y 2Z7

ESTRIE
955, rue King Est
bureau 100
Sherbrooke (Québec)
J1G 1E3

MONTRÉAL
870, boul. de Maisonneuve, 5e étage
Montréal (Québec)
H2L 4W3

ABITIBI-TÉMISCAMINGUE
33, rue Gamble Ouest
Rouyn (Québec)
J9X 2X3

OUTAOUAIS
975, boul. St-Joseph
Hull (Québec)
J8Z 1W8

LES POINTS DE SERVICES DE RÉADAPTATION

BAS SAINT-LAURENT—GASPÉSIE*
92, 2e Rue Ouest
Rimouski (Québec)
G5L 8B3
Tél.: (418) 722-3738

SAGUENAY—LAC SAINT-JEAN*
2655, boul. du Royaume
Jonquière (Québec)
G7S 4S9
Tél.: (418) 548-7106

QUÉBEC—CÔTE NORD
930, chemin Sainte-Foy
Rez-de-chaussée
Québec (Québec)
G1S 2L4
Tél.: (418) 643-6015

MAURICIE—BOIS-FRANCS*
1420, 11e Rue
Trois-Rivières (Québec)
G8Y 2Z7
Tél.: (819) 374-4307

CANTONS-DE-L'EST*
955, rue King Est
Sherbrooke (Québec)
J1G 1E3
Tél.: (819) 566-4770

ÎLE-DE-MONTRÉAL*
870, boul. de Maisonneuve Est
5e étage
Montréal (Québec)
H2L 4W3
Tél.: (514) 873-6172

MONTÉRÉGIE
2928, chemin Chambly
Longueuil (Québec)
J4L 1N2
Tél.: (514) 463-2555

LAVAL—LAURENTIDES—LANAUDIÈRE
2525, boul. Daniel Johnson
Laval (Québec)
H7T 1S9
Tél.: (514) 687-4511

OUTAOUAIS*
975, boul. St-Joseph
Hull (Québec)
J8Z 1W8
Tél.: (819) 771-7945

ABITIBI-TÉMISCAMINGUE*
33, rue Gamble Ouest
Rouyn (Québec)
J9X 2R3
Tél.: (819) 764-6793

** Fait partie d'un centre administratif régional*

LES CENTRES DE SERVICES IMMATRICULATION ET PERMIS DE CONDUIRE

Nom de la municipalité	Adresse	Code Postal	Téléphone
ALMA	100, rue Saint-Joseph Sud	G8B 7A6	(418) 662-7698
BAIE-COMEAU	625, boulevard Laflèche	G5C 1C5	(418) 589-5917
BAIE-SAINT-PAUL	2, route de l'Équerre	G0A 1B0	(418) 435-3734
BONAVENTURE	166, route 132 Est, C.P. 296	G0C 1E0	(418) 534-2122
CHARLESBOURG	365, 55e Rue Ouest, bureau 102	G1H 6F9	(418) 643-5650
DORVAL	2350, boulevard Hymus	H9P 1J9	(514) 873-8526
DRUMMONDVILLE	80, rue Belleville	J2C 5T1	(819) 478-4685
GASPÉ	92, rue Monseigneur-Ross	G0C 1R0	(418) 368-2515
GRANBY	856, rue Principale	J2G 2Z2	(514) 378-9859
HULL*	975, boulevard St-Joseph	J8Z 1W8	(819) 771-7834
ÎLES-DE-LA-MADELEINE	C.P. 355, Cap-aux-Meules	G0B 1B0	(418) 986-2862
JOLIETTE	244, rue St-Charles-Borromée Nord	J6R 4R7	(514) 753-7498
JONQUIÈRE*	2655, boulevard du Royaume	G7S 5S9	(418) 548-3165
LACHUTE	505, rue Béthanie	J8H 4A6	(514) 562-4101
LA SARRE	77, 2e Rue Est	J9Z 2S9	(819) 333-2341
LÉVIS	98F, place Kennedy	G6V 6C9	(418) 643-5650
LONGUEUIL	10, rue Wolfe	J4J 2C6	(514) 873-4272
MATANE	750, avenue du Phare Ouest	G4W 3W8	(418) 562-5141
MONT-LAURIER	785, de la Madone	J9L 1T3	(819) 623-2322
MONTMAGNY	5, rue Valcourt	G5V 3R1	(418) 248-3521
MONTRÉAL	5800, rue Saint-Denis	H2S 3L5	(514) 873-8526
MONTRÉAL*	870, boulevard Maisonneuve Est	H2L 1Y6	(514) 873-8526
MONTRÉAL	1690, rue Sauvé Est	H2C 2A8	(514) 873-5803
PORTNEUF VILLAGE	332, 2e Avenue Ouest	G0A 2Y0	(418) 286-6631
QUÉBEC	2500, boulevard Montmorency	G1J 5C7	(418) 643-5650
QUÉBEC	3573, boulevard Hamel Ouest	G2E 2G6	(418) 643-5650
QUÉBEC	2012, boulevard Charest Ouest	G1N 4N6	(418) 643-5650
RIMOUSKI*	92, 2e Rue Ouest	G5L 8B3	(418) 722-3690
RIVIÈRE-DU-LOUP	27, rue Lévis	G5R 2R2	(418) 862-5281
ROBERVAL	878, boulevard Saint-Joseph	G8H 2L7	(418) 275-3301
ROUYN*	33, rue Gamble Ouest	J9X 2R3	(819) 764-7783
ST-HYACINTHE	760, boulevard Casavant Ouest	J2S 7S3	(514) 773-6659
ST-JEAN	320, boulevard du Séminaire	J3B 5K9	(514) 348-4909
ST-JEAN-PORT-JOLI	44, avenue de Gaspé Est	G0R 3G0	(418) 598-6951
ST-JÉROME	601, rue Fournier	J7Z 4V8	(514) 436-8011
ST-JOSEPH-DE-BEAUCE	1090, avenue du Palais	G0S 2V0	(418) 397-6420
ST-LÉONARD	7360, boulevard Langelier	H1S 3O4	(514) 873-8526
SEPT-ÎLES	421, rue Arnaud	G4R 3B3	(418) 962-6140
SHAWINIGAN	2484, rue Saint-Marc	G9N 2J7	(819) 539-2566
SHERBROOKE*	969, rue King Est	J1G 1E3	(819) 566-7053
SOREL	26, place de l'Entraide	J3P 7E3	(514) 743-5593
THETFORD-MINES	693, rue Saint-Alphonse Ouest	G6G 3X3	(418) 338-2106
TROIS-RIVIÈRES*	1420, 11e Rue	G8Y 2Z7	(819) 374-0969
VAL D'OR	1576, chemin Sullivan	J9P 1M3	(819) 825-8231
VALLEYFIELD	67, rue Grande-Île	J0S 3M1	(514) 371-3807
VERDUN	4555, avenue Verdun	H4G 1M4	(514) 873-8526
VICTORIAVILLE	62, rue Saint-Jean-Baptiste	G6P 4E3	(819) 758-3148
VILLE LAVAL	3195, boulevard St-Martin Ouest	H7T 1A3	(514) 667-3580
VILLE-MARIE	1, rue Notre-Dame Nord	J0Z 3W0	(819) 622-1116

** Fait partie d'un centre administratif régional*

LES CRÉDITS

Conception graphique:
Couture Gravel Tremblay

Photocomposition: **Typoform**

Dépôt légal — 2e trimestre 1986:
Bibliothèque nationale du Québec
ISBN 2-550-16262-5
ISSN 0229-5547

© **Éditeur officiel du Québec**